

جامعة قناة السويس
كلية التجارة - بورسعيد
قسم الاقتصاد

الأثار الاقتصادية لاتفاقية الجات
على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة
مع الإشارة إلى مصر

رسالة مقدمة من الباحث / محمد محمد علي إبراهيم
للحصول على درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد

إشراف
الأستاذ الدكتور / سعيد عبد الوهاب الخضرى
أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد
وعميد الكلية السابق

١٩٩٩

تتكون لجنة الحكم من:

الأستاذ الدكتور / سعيد عبد الوهاب الخصري

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد بكلية التجارة ببور سعيد جامعة قناة السويس

وعميد الكلية السابق

(مشرفاً ورئيساً)

الأستاذ الدكتور / سمير محمد السيد حسن

أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد والمالية العامة

وعميد المعهد المالي للسياحة والفنادق بكنج مريوط سابقاً

(عضواً)

الأستاذ الدكتور / حسين حسني إبراهيم

أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة ببور سعيد جامعة قناة السويس

(عضواً)

بسم الله الرحمن الرحيم

لا يكلفك الله نفساً إلا وسعها لها ما كسبت وعليها ما اكتسبت ربنا لا تؤاخذنا
إن نسينا أو أخطأنا ربنا ولا تحمل علينا إصراً كما حملته على الذين من قبلنا
ربنا ولا تحملنا ما لا طاقة لنا به واعف عنا واغفر لنا وارحمنا أنت مولانا
فانصرنا على القوم الكافرين

البقرة (٢٨٦)

إهداء

إلى روح الأستاذ الدكتور / مصطفى رشدي شيهه

داعيا الله أن يطيب ثراه ، ويجزل له العطاء ، جزاء لما قدمه لوطنه وطلابه.

شكر وتقدير

باسمك اللهم استفتح ، وبمحمدك ربي اسبح ، وأصلي وأسلم علي خاتم الأنبياء والمرسلين وسيد الأولين و
الآخرين ، ميدنا ولينا محمد صلي الله عليه وسلم
أما بعد

يود الباحث أن يتوجه بالشكر إلى الأستاذ الدكتور / سعيد عبد الوهاب الحصري ، أستاذ ورئيس
قسم الاقتصاد بكلية التجارة جامعة بور سعيد وعميد الكلية السابق لتفضل سيادته بقبول الإشراف علي هذه
الرسالة ومعارنة سيادته التي لم تقطع طوال مراحل البحث ويذكر الباحث دوما وبكل عرفان، أستاذ العمداء
 وعميد الأسانذة الأستاذ الدكتور / محمد دويدار أستاذ الاقتصاد السياسي بجامعة الإسكندرية الذي أعطاه من
وقته الكثير منذ البدايات الأولى لهذا البحث، كما كان لعلمه العزيز وتوجيهات سيادته السديدة ، ابلغ الأثر في
نفس الباحث ، مما كان يحثه علي الاستمرار في مواصلة البحث ومحاولة الأجاده فيه .

كما يتوجه الباحث بالشكر إلى الأستاذ الدكتورة / سهير محمد السيد حسن أستاذ ورئيس قسم الاقتصاد
كلية التجارة جامعة المنوفية والعميد السابق للمعهد العالي للسياحة والفنادق بكنج مريوط بالإسكندرية لأفضال
سيادته المتعددة ، فالباحث يذكر كريم معاونتها له أبان أشرف مبادتها علي رسالته في الماجستير ، وقد أضافت
إلى رصيدها الدائن دائماً ، بقبولها الإشراف علي تحكيم هذه الرسالة . ويسجل الباحث شكره وتقديره للأستاذ
الدكتور / حسين حسني أستاذ الاقتصاد بكلية التجارة ببور سعيد علي تفضل سيادته بقبول الاشتراك في
مناقشة هذه الرسالة وتحكيمها وبعد ذلك فضلاً كبيراً من سيادته .

كما يتوجه الباحث بعميق شكره وجم تقديره للأستاذ الدكتور / جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية
للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري علي كريم رعايته للبحث العلمي وتشجيعه للباحثين . وفي هذه المناسبة لا
يفوت الباحث أن يرد الفضل لأهله إذ أن الربان / أحمد الوكيل عميد كلية النقل البحري والتكنولوجيا
بالأكاديمية قدم له الكثير ولولا دعمه وتشجيعه ما كان هذا البحث أن يري النور

كما يتوجه الباحث بعميق شكره وعرفانه للأستاذ الدكتور / مارتين استوفورد أستاذ اقتصاديات النقل
البحري بأكاديمية النقل بكمبردج واقتصادي النقل البحري الأشهر بالملكة المتحدة علي تفضله بمناقشة العديد
من الأفكار الواردة بهذه الرسالة مع الباحث وكان لهذه المناقشات اثر كبير في إثراء البحث
والباحث دائماً يتذكر أساتذته الإجلاء الذين تتلمذ عليهم في كافة مراحل دراسته ، فلهم جميعاً الشكر وفاء
وعرفاناً

أما أسرتي الصغيرة فقد تحملت معي الكثير أبان مراحل هذا البحث ، خصوصاً زوجتي التي قامت بدور كبير في
إخراج الرسالة علي هذا النحو
فلجميع صادق مودتي وشكري وعرفاني بالفضل والجميل، وخالص دعواتي بأن يجزيهم الله عني خير الجزاء بما
يوفيهم حقوقهم عندي

إذا كان الباحث قد صادف نجاحاً في أعداد هذه الرسالة فبفضل الله وتوجيهات أساتذته ودعمهم ، وما قد
يكون لها من قصور لمسؤوليته وحده

والله الحمد من قبل ومن بعد

مقدمة

١ - تحديد المشكلة

ظهرت عدة إرغاصات تبشر بميلاد عالم جديد له معاملة الميزة، ولعل من أهم هذه المعالم انه عالم يقوم على العولمة المتزايدة للعملية الإنتاجية، من خلال نشاط الشركات متعددة الجنسية وفي إطار تقسيم جديد للعمل الدولي يدمج نظرية المزايا النسبية.

وقد واكبت العولمة ثورة تكنولوجية تقوم على التراكم المعرفي والتجديد **Innovation** يطلق عليها البعض الثورة الصناعية الثالثة، والتي تركز على استخدام المعلومات والإلكترونيات والذرة والمهندسة الوراثية. وقد أدت تلك الثورة، وما تمخض عنها من إنتاج كبير الحجم إلى ثورة في مجال النقل والاتصالات بدأت شرارفاً الأولى بنظام الحاوية **Containerization** ، الذي ترتب عليه خفض تكلفة النقل والتوسع في تطبيق اقتصاديات الحجم الكبير من جهة، وزيادة العولمة من جهة أخرى، فضلاً عن ان الحاوية أدت إلى تطوير تكنولوجيا النقل والاتصالات وقد مكن هذا النظام من ظهور النقل متعدد الوسائط والتوزيع العيني واللوجستيات **Logistics** ، فضلاً عن التطور الهائل في وظائف الموانئ.

فالنقل متعدد الوسائط يساهم في تنفيذ عملية النقل من الباب إلى الباب **From door to door Service** ، واستخدام وسائط النقل المناسبة سواء كانت بحرية أو برية اوسكك حديدية . . . الخ ، لاختصار زمن الرحلة وتقليل تكلفتها. بينما اللوجيستيات **Logistics** فهي إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفعالية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي، بما يكفل إشباع احتياجات المستهلك. أي إنها تمكن من الاستخدام الأمثل للموارد المستخدمة والحد من الفاقد العيني والزمني. أما الموانئ فقد شهدت تطوراً هائلاً في وظائفها فتطورت من موانئ وطنية إلى موانئ إقليمية، وأصبحت موانئ محورية **Load Centers** ، كما أصبحت تمثل حلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط.

وقد تطلب التجديد والتطوير التكنولوجي السريع، وما صاحبه من عولمة الإنتاج وسيطرة الشركات متعددة الجنسية على الاقتصاد الدولي، وما ترتب على ذلك من ثورة هائلة في النقل والاتصالات، أن يكون هناك إطار يسهل اندماج العالم الثالث في التقسيم الدولي الجديد للعمل لاحكام السيطرة على أسواقها. وبما يمكن الشركات متعددة الجنسية من الحصول على معدلات أرباح أكبر، بعد أن مالت معدلات الأرباح في دول العالم المتقدم إلى الانخفاض. وكانت اتفاقية

الجات (دورة أوروغواي ١٩٩٤) هي الإطار الملتم لذلك عن طريق ما تقضى به من تحرير ليس فقط للتجارة الخارجية بل تمتد أيضا إلى تجارة الخدمات وحقوق الملكية الفكرية.

والحقيقة أن جذور الجات تمتد إلى تاريخ انتهاء الحرب العالمية الثانية، فلما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها، حتى بدأت إجراءات صياغة عالم ما بعد الحرب، فعلى الصعيد السياسي حلت الأمم المتحدة محل عصبة الأمم التي لم تفلح في درء خطر الحرب. أما على الصعيد الاقتصادي فتخضت ظروف ما بعد الحرب عن توافي بريين وودز هما صندوق النقد الدولي، والبنك الدولي، كما قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة في فبراير ١٩٤٦، عقد مؤتمر دولي لبحث إنشاء منظمة التجارة الدولية وتأسيسا على ذلك انعقد في هافانا في الفترة من نوفمبر ١٩٤٧ حتى مارس ١٩٤٨ مؤتمر الأمم المتحدة والذي انتهى إلى إقرار ميثاق هافانا.

وبالرغم من إقرار ٥٢ دولة لهذا الميثاق، إلا أنه لم يكتب له البقاء لعدم رضاء الولايات المتحدة عنه، ومن ثم هجرت فكرة منظمة التجارة الدولية، إلا أنه إبان الاجتماعات التحضيرية لإنشاء تلك المنظمة تم التفاوض بين الدول المشاركة حول الضرائب الجمركية وكانت ثمرة هذه المفاوضات توقيع الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة " الجات " GATT

General Agreement On Tariff and Trade من قبل ٢٣ دولة في ٣٠ أكتوبر ١٩٤٧ على أن يبدأ سريانا من أول يناير ١٩٤٨. وقد اقتصر هدف هذه الاتفاقية على تحرير التجارة الدولية عن طريق إزالة القيود التي ترد عليها سواء كانت جمركية أو كمية، على أساس المزايا المتبادلة بما يكفل تحقيق التوازن بين تدفق التجارة الدولية من جهة، وحماية المنتجات المحلية من جهة أخرى وذلك لخلق المناخ الملتم لنمو الاقتصاد العالمي.

وقد اتسعت دائرة الدول النظمة إلى الاتفاقية حتى بلغ عدد الدول التي حصلت على عضوية كاملة أو مؤقتة نحو ١٢٤ دولة - تمثل نحو ٩٥% من حجم التجارة الدولية. وقد انضمت مصر إلى هذه الاتفاقية عام ١٩٧٠.

وتنتهج الجات المفاوضات التجارية كسبيل لتحرير التجارة الدولية، ونتيجة لذلك انعقد في إطار مؤتمرات الجات ثماني جولات من المفاوضات منذ ١٩٤٧ حتى الآن هي:

- ١- جولة جيف عام ١٩٤٧ .
- ٢- جولة أنسي عام ١٩٤٩ .
- ٣- جولة توركواي خلال الفترة من ١٩٥٠ حتى ١٩٥١ .

- ٤- جولة جنيف في الفترة ١٩٥٢ حتى ١٩٥٦ .
- ٥- جولة دبلون المنعقدة خلال الفترة من ١٩٥٩ حتى ١٩٦٢ .
- ٦- جولة كيندي المنعقدة خلال الفترة من ١٩٦٣ حتى ١٩٦٧ .
- ٧- جولة طوكيو المنعقدة خلال الفترة من ١٩٧١ حتى ١٩٧٤ .
- ٨- جولة أوروغواي خلال الفترة من ١٩٨٦ حتى ١٩٩٣ .

وقد تركزت المفاوضات في الخمس جولات الأولى على إزالة القيود الجمركية بينما اهتمت الجولات التالية بالتخلص من الحواجز غير الجمركية ، كما استهدفت الجولة الأخيرة بالاضافة إلى ذلك تحرير تجارة الخدمات .

وفي الواقع إن الولايات المتحدة ربت تلك الجولة نتيجة للمخاطر التي تهدد اقتصادها، و المتمثلة في زيادة حدة المنافسة من اليابان وألمانيا ودول جنوب شرق آسيا، في الوقت الذي تتراجع فيه قدرتها التنافسية في الأسواق الدولية سواء في الزراعة أو الصناعة، بالإضافة إلى عدم تمكنها من تحقيق مكاسب تلائم تفوقها في مجالات الحاسبات الآلية و الاتصالات ، فجاءت هذه الجولة لتنهى المناخ لفتح الأسواق العالمية في مجال الخدمات (البنوك والتأمين و الاستشارات و الخدمات المهنية و الاتصالات و النقل... الخ) ونجحت في ضم قطاع الخدمات وحقوق الملكية الفكرية و الاستثمارات إلى الاتفاقية .

وقد انتهت تلك الجولة بالتوقيع على ٢٨ اتفاقية دولية في الفترة من ١٢-١٥ أبريل ١٩٩٤ في مراكش بعد سبع سنوات من المفاوضات . ودخلت حيز التطبيق في يناير ١٩٩٥ ، ويعتني ذلك بزغ نجم منظمة دوليه جديده هي "منظمة التجارة العالمية " والتي وأدتها الولايات المتحدة حينما تعارضت مع مصلحتها، وجاء محاضها عندما توقعت إن تحقق أهدافها. وبهذا تكمل تلك المنظمة مع صندوق النقد والبنك الدوليين مثلث قياده الاقتصاد العالمي في المجالات النقدية و التمويل و التجارة الدولية . وهذا الوضع يجسد سيطرة الدول المتقدمة على الاقتصاد العالمي .

ويتبارى المشاركون في تعداد المزايا التي ستعود على البشرية من نتائج جولة أوروغواي والتي أنتجت منظمة التجارة الدولية، تحرير تجارة الخدمات، حقوق الملكية الفكرية وبراءات الاختراع. إذ يتوقعون زيادة حجم التجارة الدولية بنحو ١٠٪ في عام ٢٠٠٢ .

إلا أنه يمكن القول أن الزيادة في حجم التجارة الدولية لن تكون بنفس نسبة في جميع الدول، أو حتى إذا زاد حجم التجارة بنفس النسبة في جميع الدول، فإن اليون سيكون واسعاً بلغة الأرقام المطلقة. وتزداد الهوة في مجال تجارة الخدمات، وخاصة وأن هذه الدورة ألفت المعاملة التمييزية للدول المتخلفة التي كانت تتمتع بها فيما سبق.

كما أن المؤيدين للدورة الأخيرة من الاتفاقية، يرون أن مزاياها تبلور في الاتفاق على أحكام ملزمة لتسوية المنازعات، كما سمحت الاتفاقية للدول باختيار مجالات الخدمات التي تستطيع المنافسة فيها. فضلاً عن إنشاء لجنة للزراعة مهمتها متابعة تنفيذ الالتزامات الدولية المتعلقة بالتعويضات وتعويض الدول المتضررة من الاتفاقية بالمعونات الغذائية أو القروض الميسرة.

أما المعارضون لها فيستندون إلى ارتفاع أسعار السلع الغذائية المستوردة، وزيادة الهوة بين دخول الدول الغنية والدول الفقيرة، حيث أن مكاسب الدول الغنية عام ٢٠٠٢ ستكون نحو ٢١٥ مليار دولار سنوياً بينما تقدر خسائر الدول الأفريقية بنحو ٢,٦ مليار دولار سنوياً.

كما وأن حرية التجارة في نظر الدول الرأسمالية ليست عقائدية، فهي تنادي وتتمسك بها طالما تحقق مصالحها. أما إذا كان الأمر غير ذلك، فإنها تضرب بتلك الحرية عرض الحائط وخير دليل على ذلك القيود غير الجمركية التي وضعتها الدول الكبرى لحماية صناعاتها التي تتعرض للمنافسة بشكل يعطل سريان التخفيضات الجمركية التي حققتها الجات عبر جولاتها السبع السابقة. بل والأغرب من ذلك أن هذه القيود وضعتها الدول الكبرى استناداً على قواعد الجات ذاتها. وفي هذا ما يشكك في مصداقية الدول الكبرى في تطبيق الاتفاقية الأخيرة في حالة تعارضها مع مصالحها من جهة، ومن جهة أخرى فإن حرية التجارة من المفروض أنها تقوم على المنافسة، فأين المنافسة في علم يسود فيه الاحتكار وكيف تتم المنافسة بين دول متقدمة وأخرى متخلفة مع التسليم بوجود فوارق ضخمة بينهم سواء كانت تكنولوجية ومالية وتنظيمية وسياسية.

على أي الأحوال، فإن الأمر لا يتعلق ببحث جدوى الانضمام إلى الاتفاقية من عدمه، بل أن الاختلاف في الآراء يتطلب دراسة آثار الاتفاقية على الإنتاج وانعكاسات ذلك على قطاع النقل البحري.

ويرجع سبب اختيار هذا القطاع لإجراء الدراسة عليه لما له من آثار تشابكية مع كافة قطاعات الاقتصاد القومي. إذ أن له دور فعال في جميع مراحل تداول السلع بدءاً من المادة الخام وانتهاءً بمرحلة التوزيع. وإن هذا القطاع يمارس آثاراً هامة سواء على المستوى الوطني أو القومي. فعلى المستوى الوطني يؤثر في اختيار موقع المشروع وتحديد نطاق السوق، بالإضافة إلى أن كفاءة عنصر النقل تزيد من درجة المنافسة مما يؤدي إلى تخفيض الأسعار وزيادة الرفاهية، فضلاً عن أن تكلفة النقل تلعب دوراً هاماً للإنتاج المحلي.

أما عن دور النقل البحري على المستوى القومي فيتمثل في أثره على التنمية الاقتصادية لما له من قدرة كبيرة على زيادة تيار الدخل القومي ومنع تسربه إلى الخارج. كما أنه يتميز بارتفاع القيمة المضافة مما يؤدي إلى التوسع في الاستثمار، بالإضافة إلى أنه من الممكن أن يلعب دوراً هاماً في رأب عجز ميزان المدفوعات. بل أن البعض يرى أنه يمكن أن يكون قطاعاً قانداً للتنمية الاقتصادية على نحو ما تم في تجربة سنغافورة وهونج كونج، كما أن الثورة التكنولوجية في النقل والاتصالات كانت سبباً مكن من تحقيق الإنتاج الكبير وعولمة الإنتاج.

٥٣٠٤١٥

٢ - فروض البحث:

وقد بنى الباحث تحليله على الفرضين الآتيين:

الفرض الأول: سيؤدي تحرير خدمات النقل البحري إلى آثار سلبية على قطاع النقل البحري في مصر وسائر البلدان المتخلفة.

الفرض الثاني: سيكون تأثير تحرير التجارة الدولية في السلع على قطاع النقل البحري المصري محدوداً، وذلك تأسيساً على أن تحريرها سيكون له بعض الآثار الإيجابية، والأخرى سلبية، وبالتالي ستكون الغصلة النهائية هي مجموع الآثار الإيجابية والسلبية.

٣ - الهدف من البحث:

يتحدد الهدف من هذا البحث في تحليل الآثار الاقتصادية الناجمة عن اتفاقية الجات (دورة أوروغواي ١٩٩٤) على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر ويمكن رصد هذا الأثر من زاويتين أساسيتين:

من وفورات الحجم في النقل البحري، بالإضافة إلى حرص الانبعاثات الحديثة في الموانئ والتي تشمل في التطورات في وظائفها والاتجاه صوب خصوصيتها.

الباب الثاني: فيحاول الاتفاقية العامة للتجارة للتعريفات والتجارة من مختلف جوانبها في ثلاث فصول:خصص الأول منها لعرض الخلفية التاريخية لشأة الجات ،وكيف أن بشأنها وأهدافها ومبادئها وجولاتها تعكس أما مجرد إطار لتحقيق مصالح الدول المتقدمة.

بيما افرد الفصل الثاني لاستعراض اتفاقيات تحرير التجارة الدولية في السلع في إطار جولة اورجواي،لعرض لتحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية،وأبضا في السلع المصنعة ولاتفاق الألياف والمنسوجات،وكذا الإجراءات المنظمةة للتجارة الدولية في السلع: كاتفاق الوقاية، واتفاق مكافحة الإغراق، والدعم، بالإضافة إلى عرض الإجراءات المصاحبة للتجارة الدولية في السلع، كاتفاقية القيود السمة للتجارة،اتفاقية التقييم الجمركي،اتفاقية تراخيص الاستيراد،وقواعد المنشأ،والفحص قبل الشحن فضلا عن الاتفاقيات المكملة للتجارة في السلع كاتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة،اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية.

في حين أن الفصل الثالث قد افرد لمناقشة الجوانب المختلفة لتحرير التجارة الدولية في الخدمات، في إطار جولة اورجواي، حيث ناقش دور الولايات المتحدة في تحرير التجارة الدولية في الخدمات، ثم استعرض الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وانتهى بمناقشة مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري.

الباب الثالث فقد خصص لبيان الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري وذلك في فصلين أولهما: ركز على الآثار المباشرة لتحرير خدمات النقل البحري حيث حلل الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير، وكذا جداول الالتزامات المحددة المقدمة من الأعضاء لتحرير خدمات النقل البحري، وختم بتحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري.

الفصل الثاني: فقد اختص بتحليل الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري والموجهة عن تحرير التجارة الدولية في السلع، وذلك من خلال تقييم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية في السلع، ثم عرض لآثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الصادرات والواردات المصرية، ثم انتهى بتحليل اثر تحرير التجارة الدولية في السلع على الخدمات المعاونة والمواني وقناة السويس.

الخاتمة : وتشمل نتائج البحث وتوصياته.

فهرس الموضوعات

| رقم الصفحة | الموضوع |
|------------|---|
| ١ | مقدمة |
| ٥ | قائمة بالحداول |
| ١ | الباب الأول الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد العالمي والقل البحري |
| ٣ | الفصل الأول الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعاصر |
| ٤ | المبحث الأول العمولة |
| ٢٩ | المبحث الثاني الشركات متعددة الجنسية في غمار الثورة التكنولوجية |
| ٤٧ | المبحث الثالث التقسيم الدولي للعمل بين نظرية المزايا النسبية والمزايا التنافسية |
| ٦٧ | الفصل الثاني الاتجاهات الحديثة في القل البحري العالمي |
| ٦٨ | المبحث الأول الاتجاه المتزايد نحو التحوية |
| ٨٠ | المبحث الثاني الميل إلى التركيز والاحتكار في ملكية الأسطول العالمي |
| ٩٥ | المبحث الثالث الموانئ |
| ١٠٧ | الباب الثاني اتفاقيات تحرير تجارة السلع والخدمات |
| ١٠٩ | الفصل الأول الحات كإطار يحقق مصالح الدول المتقدمة |
| ١١٠ | المبحث الأول في التعريف باتفاقية الحات |
| ١١٧ | المبحث الثاني مبادئ وأهداف الحات |
| ١٢٧ | المبحث الثالث حولات الحات |
| ١٣٨ | الفصل الثاني اتفاقيات تحرير التجارة الدولية في السلع |
| ١٣٩ | المبحث الأول تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية. |
| ١٥٠ | المبحث الثاني تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة |
| ١٦٥ | المبحث الثالث الإجراءات الخاصة بالتجارة الدولية في السلع |
| ١٨٣ | الفصل الثالث تحرير التجارة الدولية في الخدمات في إطار جولة أوروجواي |
| ١٨٤ | المبحث الأول دور الولايات المتحدة في تحرير التجارة الدولية في الخدمات. |

تابع فهرس الموضوعات

| | | |
|-----|--|---------------|
| ١٩٣ | الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات | المبحث الثاني |
| ٢١٣ | معاوضات تحرير خدمات النقل البحري | المبحث الثالث |
| ٢٢٥ | الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري | الباب الثالث |
| ٢٢٧ | الآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري | الفصل الأول |
| ٢٢٨ | الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير. | المبحث الأول |
| ٢٤٠ | تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري. | المبحث الثاني |
| ٢٦٣ | تحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري | المبحث الثالث |
| ٢٨٣ | الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري | الفصل الثاني |
| ٢٨٤ | تقييم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية في السلع | المبحث الأول |
| ٣٠٣ | آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الصادرات المصرية | المبحث الثاني |
| ٣٢٢ | آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الواردات المصرية. | المبحث الثالث |
| ٣٣٣ | التحرير التجاري للتجارة الدولية في السلع على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة وقناة السويس. | المبحث الرابع |
| ٣٤٨ | التلخيص | |
| ٣٥٥ | المراجع | |

قائمة الجداول

| رقم الصفحة | الموضوع | رقم الجدول |
|------------|---|-----------------|
| ١٣ | تركز تدفقات رؤوس الاموال الخاصة الى العالم النامي في بعض بلدان قليلة | جدول رقم (١) |
| ٣٢ | خطة عن اكبر خمسمائة شركة عالمية لعام ١٩٩٨ | جدول رقم (٢) |
| ٣٤ | توزيع اكبر خمسمائة شركة عالمية | جدول رقم (٣) |
| ٦٩ | تطور التجارة الدولية المنقولة بحرا خلال الفترة من ١٩٧٠ - ١٩٩٨ (سنوات مختارة) | جدول رقم (٤) |
| ٧٠ | التجارة العالمية المنقولة بحرا حسب نوعيات البضائع لسنوات مختارة | جدول رقم (٥) |
| ٧١ | تطور تجارة الحاويات العالمية في سنوات مختارة | الجدول رقم (٦) |
| ٧٦ | توزيع التجارة العالمية المنقولة بحرا حسب نوعيات السلع ومجموعات الدول للسنوات ٩٨-٩٧-٩٦ | جدول رقم (٧) |
| ٧٧ | تطور أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية خلال سنوات مختارة | جدول رقم (٨) |
| ٨١ | توزيع الحمولة الساكنة والإجمالية للأسطول العالمي على مجموعات الدول المسجل بها في اعوام ١٩٨٠ - ١٩٩٦ - ١٩٩٧ | جدول رقم (٩) |
| ٨٣ | اهم خمسة وثلاثون دولة بحرية في ٣١ ديسمبر ١٩٩٧ | جدول رقم (١٠) |
| ٨٩ | اكبر خمسة وعشرين ناقلا للحاويات | جدول رقم (١١) |
| ٩٨ | بيان باسماء المخططات التي يتم تنفيذها من خلال ملاك السفن | جدول رقم (١٢) |
| ١٠١ | مقارنة الطاقات التصميمية للموانئ المصرية والمتداول العالمي عام ١٩٩٧ | جدول رقم (١٣) |
| ١٠٢ | الطاقات التصميمية والمستغلة لمخازن الحاويات المصرية عام ١٩٩٨ | جدول رقم (١٤) |
| ١٠٣ | تطور حركة تدفق الحاويات من قارة أوروبا الى الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وأستراليا وبالعكس | جدول رقم (١٥) |
| ١٠٤ | الطاقات الحالية والمخططة للموانئ المصرية حتى عام ٢٠١٧ | جدول رقم (١٦) |
| ١٢٨ | جولات المفاوضات التجارية متعددة الأطراف | جدول رقم (١٧) |
| ١٥٤ | قيمة التجارة العالمية في المنسوجات والملابس | جدول رقم (١٨) |
| ١٥٥ | صادرات المنسوجات والملابس | جدول رقم (١٩) |
| ١٥٨ | الاتفاقيات المنظمة للتجارة الدولية في المنسوجات والملابس | جدول رقم (٢٠) |
| ١٦٢ | خطة الدعج الخاصة بالمنسوجات والملابس | جدول رقم (٢١) |

تابع : قائمة الجداول

| | | |
|-----|--|-----------------|
| ١٨٥ | نصيب قطاع الخدمات من الناتج المحلي الإجمالي في بعض البلاد المتقدمة والبلاد النامية عام ١٩٨٨ | جدول رقم (٢٢) |
| ١٨٦ | أكبر ٢٠ دولة مصدرة للخدمات في عام ١٩٨٩ | جدول رقم (٢٣) |
| ١٨٧ | تطور هيكل العمالة على أساس القطاعات الاقتصادية فيما بين ١٩٨٢ - ١٩٩٢ | جدول رقم (٢٤) |
| ٢٠٦ | شكل ومثال لجدول الالتزامات المحددة (الترامات أفضية وقطاعية) | جدول رقم (٢٥) |
| ٢٠٧ | نسبة القطاعات المشمولة بالترامات محددة . | جدول رقم (٢٦) |
| ٢٠٦ | مقارنة بين أجور الطاقم في الولايات المتحدة والحدود الأجنبية في الترمات المختلفة من السفن | جدول رقم (٢٧) |
| ٢٠٧ | تقديم تكاليف تفضيل النافلين الوطنيين بالولايات المتحدة بالفترة من (٨٩ - ٩٣) | جدول رقم (٢٨) |
| ٢٢٣ | جدول الإعانات الممنوحة للناقل الوطني في العالم | جدول رقم (٢٩) |
| ٢٣٦ | إعانات التشغيل التمهيلية لمشغلي السفن في الولايات المتحدة (١٩٩١ - ١٩٩٣) | جدول رقم (٣٠) |
| ٢٤٤ | الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري | جدول رقم (٣١) |
| ٢٥٦ | الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية في خدمات النقل البحري | جدول رقم (٣٢) |
| ٢٦٨ | حجم نقلات تجارة مصر الخارجية المقلولة بحراً على سفن مملوكة | جدول رقم (٣٣) |
| ٢٦٩ | حجم نقلات تجارة مصر الخارجية المقلولة بحراً على سفن مستأجرة | جدول رقم (٣٤) |
| ٢٧٦ | بيان التوزيع العمري لسفن الاسطول التجاري الوطني المصري والحمولات الساكنة في عام ١٩٩٧ | جدول رقم (٣٥) |
| ٢٧٧ | بيان التوزيع العمري لسفن الاسطول التجاري الوطني العربي والحمولات الساكنة في عام ١٩٩٧ | جدول رقم (٣٦) |
| ٢٨٨ | التغيرات في الدخل الحقيقي الناتجة عن السيناريوهات المختلفة للتحرير على مستوى الاقاليم | جدول رقم (٣٧) |
| ٢٩١ | آثار الرفاهة بجولة أورغواي | جدول رقم (٣٨) |
| ٢٩٢ | توزيع آثار الرفاهة الناتج عن الإصلاح الزراعي | جدول رقم (٣٩) |
| ٢٩٣ | الترتيب العالمي لبعض دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من المصادرات والواردات السلعية في عام ١٩٩٨ | جدول رقم (٤٠) |
| ٢٩٨ | التجارة الدولية في السلع والخدمات (١٩٩٦ - ١٩٩٨) | جدول رقم (٤١) |
| ٢٩٩ | معدل نمو المصادرات والواردات السلعية في الفترة من (٩٠ - ٩٨) | جدول رقم (٤٢) |

تابع : قائمة الجداول

| | | |
|-----|--|-----------------|
| ٣٠٤ | تطور قيمة الصادرات والواردات السلعية المصرية في الفترة من (٩١ - ٩٨) | جدول رقم (٤٣) |
| ٣٠٥ | التطور الكمي لصادرات والواردات السلعية المصرية في الفترة من (٩١ - ٩٨) | جدول رقم (٤٤) |
| ٣١٠ | السياريوهات المختلفة لآثر التحرير على كميات الصادرات الزراعية المصرية | جدول رقم (٤٥) |
| ٣١٢ | مقارنة بين التزامات مصر في إطار برنامج الشيت والتكيف الهيكلي والزاماتها في نطاق جولة أورجواي | جدول رقم (٤٦) |
| ٣١٣ | تطور قيمة الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية | جدول رقم (٤٧) |
| ٣١٤ | تطور كمية الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية | جدول رقم (٤٨) |
| ٣١٧ | نسبة تغطية أهم المنتجات المحلية لإجمالي الاستهلاك (المنتجات الزراعية) | جدول رقم (٤٩) |
| ٣١٨ | نسبة تغطية أهم المنتجات المحلية لإجمالي الاستهلاك (المنتجات الصناعية) | جدول رقم (٥٠) |
| ٣٤٢ | التوزيع السلعي للواردات المصرية وتطوره خلال الفترة (١٩٩٨ - ١٩٩٤) | جدول رقم (٥١) |
| ٣٤٣ | التوزيع الجغرافي للواردات المصرية وتطوره خلال الفترة (١٩٩٨ - ١٩٩٤) | جدول رقم (٥٢) |
| ٣٤٨ | بيان مقارنة بأسعار الوقود في بعض موانئ البحر المتوسط | جدول رقم (٥٣) |
| ٣٥٢ | بيان بالشركات الخاصة المصرية التي حصلت على تراخيص مزاولة أنشطة خدمات الموانئ والخدمات المساعدة خلال الفترة من مايو ٩٨ حتى يناير ٩٩ | جدول رقم (٥٤) |
| ٣٥٤ | تطور حركة الملاحة في قناة السويس | جدول رقم (٥٥) |
| ٣٥٥ | تطور هيكل حركة السفن في قناة السويس ما بين عامي ١٩٩٠ - ١٩٩٨ | جدول رقم (٥٦) |
| ٣٥٦ | تطور إيرادات قناة السويس خلال الفترة ٩٠ - ٩٨ | جدول رقم (٥٧) |

الباب الأول

الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد العالمي

والنقل البحري

يمر الاقتصاد الدولي المعاصر بالعديد من التطورات السريعة والمتلاحقة، ولعل من أهم هذه التطورات الاتجاه نحو عولمة الإنتاج والتسويق وأسواق رأس المال من جهة، وتناقص هذا التطور مع ظاهرة الهكتلات الاقتصادية من جهة أخرى .

ويمكن القول أن العولمة هي نتاج للدور المتصاعد الذي تضطلع به الشركات متعددة الجنسية - متوسلة عمخرات الثورة التكنولوجية التي تقوم بتمويلها - - التي نجحت في تحقيق العولمة على نحو أصحى يهدد بزوال الدولة القومية ، وذلك باتباعها عظم جديد للتقسيم الدولي للعمل، يمكنها من فرض هيمنتها على الإنتاج والتسويق وأسواق رأس المال . وقد أفضى سيادة هذا النمط من أنماط التقسيم إلى التخلي عن نظرية المزايا النسبية ، التي كان يستند إليها التقسيم الدولي التقليدي للعمل - لتحل محلها نظرية الميزة التنافسية لتبرر النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل .

ولاشك أن هذه التطورات في الاقتصاد الدولي المعاصر، كان لها صداها في النقل البحري العالمي، بل انه يمكن القول، أن التطورات في النقل البحري العالمي لعبت دورا كبيرا في التطورات الحديثة في الاقتصاد الدولي، حيث انه من المعروف أن كل منهما يؤثر في ، ويتأثر بالآخر . ويهدف هذا الباب إلى استجلاء الاتجاهات الحديثة في كل من الاقتصاد الدولي والنقل البحري العالمي وسنعرض لذلك في فصلين .

الفصل الأول : الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعاصر

الفصل الثاني : الاتجاهات الحديثة في النقل البحري العالمي .

الفصل الأول

الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعاصر

ظهرت تحولات عديدة في الاقتصاد العالمي، تشر بميلاد عالم جديد، ويتمثل التحول الرئيسي في الاتجاه نحو عولمة الإنتاج و أسواق المنتجات ورأس المال، بحيث أصبح العالم قرية كونية صغيرة . والحقيقة أن هذا التحول كان وليدا لتزاوج عاملين هامين هما .

تزايد نشاط الشركات متعددة الجنسية من جهة والثورة التكنولوجية من جهة أخرى ، هذا بالإضافة لما بين تلك الشركات والثورة التكنولوجية من علاقة دائرية، إذ أن تطور هذه الشركات يعتبر سببا ونتيجة للثورة التكنولوجية، وكذلك فإن تقدم الثورة التكنولوجية أيضا يعد سببا ونتيجة لنمو تلك الشركات .

والحقيقة أن تلك الشركات قامت بعولمة الإنتاج و أسواق المنتجات ورأس المال، بعد أن مالت الأرباح إلى الانخفاض تحت تأثير الأزمة الاقتصادية لعالمية، وكسات وميلتها في ذلك استحداث نمط جديد للتقسيم الدولي للعمل يقوم على تمكيد العملية الإنتاجية وتقسيمها بين عدة دول، ثم القيام بعمليات تكامل أفقي ورأسي بهدف تقليل لتكاليف وتعظيم الربحية. ويهدف هذا الفصل إلى بيان أهم الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعاصر، وذلك من خلال مباحث ثلاث:

المبحث الأول: يناقش العولمة وتناقضها مع التكتلات الاقتصادية.

المبحث الثاني: ويعرض لدور الشركات متعددة الجنسية والثورة التكنولوجية في تنفيذ العولمة .

المبحث الثالث: يركز على عرض نمطي التقسيم الدولي للعمل والنظريات المساندة لكل نمط .

المبحث الأول

العولمة Globalization¹

تعد العولمة إحدى الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد العالمي المعاصر، وهي تتاح للشركات متعددة الجنسية والثورة التكنولوجية ويهدف هذا البحث إلى تحديد مفهوم العولمة ، وبيان أسبابها، ومظاهرها، وآثارها الاقتصادية، وتناقضها مع التكتلات الاقتصادية.

أولاً : مفهومها :

توجد عدة محاولات لتعريفها، فهناك من يرى بأنها ظاهرة سياسية، بينما يذهب البعض إلى أنها ظاهرة اجتماعية، في حين يركز البعض الآخر على كونها ظاهرة اقتصادية. والحقيقة أنها ظاهرة تستند إلى أسس اقتصادية، وتمتد آثارها لتشمل الجوانب السياسية والاجتماعية. ومنعرض هنا لأهم تعريفات العولمة كظاهرة اقتصادية، بغية التوصل إلى مفهومها.

¹ أول من استخدم هذا المصطلح هو عالم الاجتماع الكندي مارشان لوهان، عندما صاغ في نهاية الستينات مفهوم "القرية الكونية" انظر محمود حيدر، مفهوم السيادة بعد الحرب الباردة . الدولة للعولمة، مجلة معلومات دولية ، (العدد الثامن والخمسون، ٥٨، خريف ١٩٩٨، ص ٤٨)

وقد ذهب الباحثون العرب في ترجمة هذا المصطلح لمذاهب شتى، فمنهم من أطلق عليها "التدويل"، بينما ترجحها آخرون "دولته"، ولكن هذان المصطلحان مشتقان من دولي International وهذه الظاهرة متعددة للقوميات ولا تعترف بها، وتقوم على الحد من سلطة الدولة. كما استخدم آخرون الكونية أو الكونية، ولكن تعطلد أن الكونية أوسع من الظاهرة المراد وصفها. وعلى ذلك يتجه البعض إلى ترجمتها الكوكبية أو الكوكبية، بينما شاعت ترجمة أخرى وهي العولمة، ويعتبر د صهر أمين هو أول من استخدم هذا التعبير، وقد سار على نمجه معظم الباحثين العرب مما أدى إلى شيوع استخدامها. والعولمة من العالم. ومشتقة من فعل عولم وعني ورن فوعل، وهو ورن نادر في اللغة العربية، ولا يجوز استخدامه قياساً ومثلها في ذلك مثل كوكبية كما أن صفة العالمية ليست وصفاً دقيقاً للظاهرة، حيث أن العالمية صفة لصيقة بالاقتصاد منذ الكشوف الجغرافية، بل أنها صفة من سمات الاقتصاد الرأسمالي الذي يقوم على عملية التبادل أما تلك الظاهرة فتذهب إلى أبعد من ذلك، حيث تعتبر العالم كله هو الوحدة الأساسية للاقتصاد، التي يتم في إطارها التبادل والإنتاج وإعادة الإنتاج وأسواق رأس المال. وقد عمد الباحث إلى استخدام مصطلح العولمة، تأسيساً على أن خطأ شائع غير من صواب مهجور.

يسود في الأدبيات الغربية تعريف العولمة بأنها "العملية التي يتم من خلالها اتصال البشر في أنحاء المعمورة بعضهم البعض في كافة جوانب حياتهم الاقتصادية والثقافية والسياسية والاجتماعية والبيئة".

وهذا التعريف قاصر ومعيب، فأما كونه قاصراً، فلأنه لا يبين مسببات الظاهرة ونتائجها، وأما كونه معيباً، فلأن اتصال البشر بعضهم البعض في كافة جوانب حياتهم، قد تحقق منذ أمد بعيد قبل ظاهرة العولمة، كما أن العولمة لا يترتب عليها مجرد اتصال، وإنما تتميز في الميكانيزمات الاقتصادية والسياسية والثقافية والاجتماعية.

ويعرفها أحد خبراء صندوق النقد الدولي بأنها "تكامل اقتصاديات العالم من خلال التجارة و التدفقات المالية، وتبادل المعلومات، والتكنولوجيا، وحركة البشر"^١. وفيما يبدو كأنه استندراك، يرى أحد خبراء البنك الدولي أن "العولمة تعني تسمي الاندماج في السوق العالمي للسلع والخدمات"^٢ والخقيقة أن التعريفين يعرضا نتائج ومظاهر العولمة دون أن يحددوا مصمومها

وينتج تعريف الأمم المتحدة للمصطلح إلى الجمع بين وصف الظاهرة وتحديد مبادئها. أما وصفها فيتمثل في كونها "تعبير عن اتساع وعمق التدفقات الدولية في مجالات التجارة والمعلومات. في سوق عالمية وحيدة متكاملة"، أما المبادئ فهي تحرير الأسواق الوطنية والعالمية انطلاقاً من الاعتقاد القائل بأن التدفقات الحرة للتجارة والمال ستكون لها أفضل مردود على النمو ورفاهية البشر"^٣. ولا غبار على الجزء الأول من التعريف سوى أنه تجاهل الإلتزام، ولكن يساورنا شكوك في أنها تقوم على أساس تحرير الأسواق الوطنية والعالمية، ذلك أن نحو (٧٠٪ - ٧٥٪) من التجارة العالمية يتم بين الشركات متعددة الجنسية، كما أن اتفاقية الجات التي تستهدف تحرير التجارة العالمية - قبل جولة أوروحواي - كانت لا تسري إلا على نحو لا يتجاوز ٤٠٪ من التجارة العالمية،

١ Alassane D.Quattara, The challenges of Globalization for Africa, IMF, May, 1997, available on the wibe site www.imf.org 1.

٢ ضيا فريش، "العولمة : فرص جديدة وتحديات صعبة"، التمويل والتنمية، مارس ١٩٩٦، الطبعة العربية، ص ٣٠ - ٣١

٣ برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، "العولمة أم أم فقيرة وقوم فقراء"، مجلة الإجهاد، (العدد الثامن والثلاثون، شتاء ١٩٩٣)، ص ٦٥.

٤ مأخوذ من مذكرات لويجيو لايولا عن د. إسماعيل صبري عبد الله، محاضرة ألقاها في ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة في العالم الثالث وأوروبا الغربية، التي نظمها معهد جوتة والمركز الثقافي الألماني ورابطة خريجي المعاهد الألمانية، منشورة في مدوح الحبشي (محرر)، يا رئيسي كل البلاد اتحدوا، (بدون ناشر، ١٩٩٩)، ص ٧٦ و٧٤.

كما أن السلوك العملي للدول الصناعية المتقدمة يتم عن عدم التملك بالتحريم سواء من خلال القيود الاحتكارية للاستيراد، أو ما يعرف بالسياسات الحماية الجديدة كما أن تلك الدول وضعت - في اتفاقية التي تم التوصل إليها في جولة أوروغواي - العديد من القواعد المرة التي تتيح لها التوصل من الالتزامات التي قد تضر مصالحها، أو حتى قد لا تتوافق مع مصالحها، على النحو الذي ستعرضه تفصيلاً في الباب الثاني.

ويذهب البعض إلى تعريفها بأنها "البروز المتعظم لدور العلاقات الاقتصادية الدولية بالمقارنة بالشروط الاقتصادي المحلي، وهو الدور الذي قادته الشركات متعددة الجنسية، وبالتالي يمكن الحديث عن مستوى اقتصادي عالمي، متميز بآلياته ومشكلاته وآفاق تطوره عن المستويات المحلية، وهو ترجمة لعالم يتميز بتقسيم دولي متزايد للعمل، أي انه انشاد كوفي آخذ في التكون"^١ وفي نفس السياق نذكر التعريف التالي:

" هو نظام رأسمالي معاصر يتخطى القوميات، حيث أصبحت الرأسمالية الاحتكارية تنظم عملية الإنتاج على المستوى الدولي بدلاً من المستوى القومي، وبمعنى ذلك من تحقيق أقصى ربحية على مستوى المشروع الاحتكاري في مجموع وحداته المنتشرة عالمياً".^٢

وهذان التعريفان الأخيران يعتبران من أدق التعاريف لهذه الظاهرة. وإن كما يرى انه يمكن القول أن العولمة هي مرحلة تطور إليها النظام الرأسمالي المعاصر، وترتكز على مسجرات الموجة الثالثة من الثورة الصناعية بجوانبها التكنولوجية والمعلوماتية، وتمتد لها الشركات متعددة الجنسية، التي تقوم بتنظيم الإنتاج وإعادة الإنتاج من خلال تقسيم دولي جديد للعمل، بطريقة تؤدي إلى تكامل عملية الإنتاج وأسواق المنتجات السلعية والخدمات وأسواق رأس المال في كافة أرجاء المعمورة، بهدف تعظيم أرباحها، وبما يضمن هيمنتها على النشاط الاقتصادي، مع ما يتضمنه ذلك من زيادة البعد الدولي للرأسمالية وتجاوزها نطاق الدولة القومية، واحتياجه النظم الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والثقافية القائمة.

وعلى ذلك فإن التأمل للظاهرة محل الدراسة يستطيع أن يبين ما يلي:

^١ د. رمزي وكبي، ظاهرة التمدد في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، (الكويت: المعهد العربي للتخطيط، ١٩٩٣)، ص ١١

^٢ د. فؤاد مرسى، الرأسمالية تجدد نفسها، (الكويت: عالم المعرفة، ١٩٩٠)، العدد رقم ١٤٧، ص ١١٣.

- أن هذه الظاهرة تمثل مرحلة تطويرية للنظام الرأسمالي المعاصر، وقد طرأت على السطح منذ السبعينات، ويختلط الأمر على البعض ويرى أن العولمة نشأت مع بداية الثورة الصناعية، بل أن البعض يرجعها إلى المرحلة الميركنتالية^١. والواقع أن العالمية صفة لصيقة بالرأسمالية منذ بدايتها الأولى، إلا أن نشاط الاقتصادي الدولي لم يكن هو السمة الجوهرية في آليات حركة النظام على النحو الذي آل إليه الوضع الآن، والحقيقة أن القائلين بهذا الرأي لا يفرقون بين العالمية والعولمة فالعولمة تقوم على عالمية المبادلة في إطار النظام الرأسمالي العالمي مع الإبقاء على المشاكل الاجتماعية والثقافية دون تغيير. أما العولمة فهي تتضمن عملية الإنتاج وإعادة الإنتاج والمبادلة أي بما تكامل الأسواق بكل أبعادها، أسواق المنتجات ورأس المال والعمل^٢، وقانون العولمة يتجلى في نطاق عولمة أسواق المنتجات ورأس المال، بينما يظل سوق العمل في حالة تجزئة وانقسام وذلك للاستفادة من مزايا انخفاض الأجور.

وبصفة عامة يكاد يكون هناك اتفاق على أن هذه الظاهرة أحدثت في المعطام خلال العقود الثلاثة الأخيرة. ألا أن بدورها غرست في أعقاب الحرب العالمية الثانية خلال الفترة مسن (١٩٤٥ - ١٩٧٠) حيث تمثل هذه الفترة العقد الذهبي لنمو الرأسمالية العالمية، لكونها اعتمدت في عموها على

١ - محليا على آليات الكبرية والتدخل الحكومي، وهو ما يقسر استمرار النمو في الاقتصاد الأمريكي، واكتمال إبحارات أوروبا الغربية واليابان في ظل الاستقرار الاقتصادي.
ب - عالميا: اعتمدت على آليات صلبو القدر الدولي والسك الدولي ومجموعته، واتفاقية الجات، التي مكنت من زيادة معدلات نمو التجارة الدولية وبالتالي تزايد العولمة^٣.

^١ سيد ياسين، في مفهوم العولمة، منشورة في أسامة أمين الخولي (محرر)، العرب والعولمة، بحوث ومناقشات الندوة الفكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية)، ١٩٩٦م، ص ٣٠ -

^٢ د. سمير أمين، الرأسمالية، الإمبريالية، العولمة، محاضرة ألفت في ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة في العالم الثالث وأوروبا الغربية التي نظمها معهد جوتة والمركز الثقافي الأسباني ورابطة حربي المعاهد الألمانية، منشورة في ممدوح الحشوي (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ٩٤.

^٣ (ويلاحظ أنه من بداية السبعينات بدأ الانقلاب على التدخل الحكومي، وبدأ التوجه إلى الليبرالية المطلقة، كما انهار نظام بريتون وودز، وانتهى ثبات أسعار الصرف، وبدأت فوضى السهولة العالمية، وتضاعفت الرعة الجمالية، وما قرب على ذلك من أزمات للنظام الرأسمالي التي يرى البعض أنه يصعب التحدث عن اقتصاد كوني في

بمعنى آخر أن الآليات الاقتصادية التي اتبعتها الرأسمالية في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية وحتى بداية السبعينات مهدت الطريق لظهور العولمة وذلك بالنظر إلى أن استمرار النمو في الدول الصناعية المتقدمة تطلب ضرورة البحث والاعتماد على الأسواق الخارجية، وكذا ضرورة الاعتماد على التجارة الخارجية لتصرف الفائض من جهة، والحصول على احتياجاتها من المواد الخام والوسيلة اللازمة لاستمرار الإنتاج من جهة أخرى، ونتيجة لتركز التصنيع في هذه الدول ارتفعت معدلات الأجور فيها، الأمر الذي أدى إلى ميل معدلات الإنتاج إلى الانخفاض، وبالتالي بدأت حركة تصدير رؤوس الأموال في التزايد، وزادت درجة تكامل الأنشطة الاقتصادية على المستوى العالمي بشكل يفوق درجة تكاملها على المستوى المحلي

ثانياً : أسبابها :

يرى البعض أن التكنولوجيا هي السبب الرئيسي للعولمة، بينما يرى البعض الآخر، أن الشركات متعددة الجنسية، باعتبارها ممولا للتكنولوجيا - وليست التكنولوجيا في حد ذاتها - هي السبب المباشر للعولمة، بينما يتجه البعض الآخر إلى قصر أسباب العولمة على مجرد السياسات التي اتبعتها الرأسمالية للخروج من أزماتها المعاصرة والخلفية أن هذه العوامل مجتمعة هي أسباب العولمة.

١ - الثورة التكنولوجية :

تعتبر الثورة التكنولوجية بما تتضمنه من ثورة المعلوماتية والاتصالات، ليست مجرد سبب من أسباب العولمة، وإنما هي شرط ضروري لها^١. فكما كان اكتشاف البخار - الذي فجر الثورة الصناعية الأولى - سبباً مباشراً لنشأة أسلوب الإنتاج الرأسمالي، فإن الموجة الثالثة من الثورة الصناعية - المرتكزة على دعائم المعلوماتية والتكنولوجيا الحيوية وإحلال المواد وتطبيقاتها المختلفة

^١ وجودها، ويرون إن هذه الأزمات تستعصي على الحل حتى الآن (انظر في ذلك: د. رمزي ركي، مرجع سبق ذكره، ص ١٢).

1 UN Transnational Corporation & Management Division World Investment Report 1992, (New York : U.N. Publications, 1992) P. 15.

— سببا في نشأة ظاهرة العولمة. وذلك من خلال ممارسة تأثيرها على أقطاب الإنتاج والاستهلاك والاستثمار، حيث أن الإنتاج الصناعي الضخم يتطلب اقتصاديات طويلة المدى وهياكل صناعية تناسبه من حيث الضخامة. وأن عو المنافسة تحول من الريادة الممنوعة إلى منافسة في العملية التكنولوجية. بما يتضمنه ذلك من تطوير أنظمة الإنتاج والمخازن والتوزيع، كما لم تعد الصناعات الديناميكية (كإلكترونيات) محكومة بالموارد الطبيعية. بالإضافة إلى ثورة المعلومات والاتصالات والثورة في النقل وما أدت إليه من توسيع لطاق السوق وتطبيق مفهوم التحكم الرأسي فضلا عن قصر دورة حياة المنتج^١ قد امتد أثرها إلى التقسيم الدولي للعمل والعلاقات والقيم البشرية والعلاقات الدولية^٢، على النحو الذي سيعرضه في المبحثين التاليين.

٢ - الشركات متعددة الجنسية:

إذا كانت العولمة ظاهرة تتجاوز الحدود القومية، وبالتالي فهي تحتاج لأداة لتمكينها من تجاوز تلك الحدود القومية، وهذه الأداة تتمثل في الشركات متعددة الجنسية، التي تعتبر وبحق المنظم المركزي للأنشطة الاقتصادية في الاقتصاد عالمي يتزايد تكاملا.

وهذه الشركات تسيطر على عمليات الإنتاج والتسويق من خلال إعادتها للتقسيم الدولي للعمل، كما تتحكم في معظم عمليات التصدير والاستيراد على الطاق العالمي، بالإضافة إلى تحكمها في إنتاج التكنولوجيا ونقلها، فهي تحول البحث والتطوير في المجالات التي تعيها، وتحدد شروط نقلها للدول، مما أدى إلى اعتقاد البعض في أن السبب في العولمة لا يكمن في التكنولوجيا وإنما في مصادر تمويلها والتي تتمثل في الدولة والشركات متعددة الجنسية، وذلك تأسيسا على أن تلك الشركات كانت تشتري الاختراعات الحديثة بهدف مع تطبيقها. أما الآن أصبحت تمويل البحوث التكنولوجية بهدف زيادة قدرتها التنافسية^٣

ويلاحظ أن العلاقة بين الثورة العلمية والتكنولوجية من جهة، والشركات متعددة الجنسية من جهة أخرى، علاقة وطيدة ودائرية، حيث أن هذه الشركات هي التي تحول البحوث

^١ د. هبة حليمية، محاضرة أقيمت في ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة في العالم الثالث وأوروبا الغربية، منشور في ممدوح الحبشي (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٥ - ١٥٧.

^٢ د. كامل عمران، ملاحظات أولية في العولمة، مجلة معلومات دولية، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩.

^٣ د. إسماعيل صبري عبد الله، الكوكبة، المدير العربي، يناير ١٩٩٦، ص ١٨.

العلمية، وتتاح هذه البحوث يؤدي إلى تطوير وغو هذه الشركات مما يسمح بزيادة العائدات الذي يمكن تلك الشركات من زيادة الإبداع على البحوث والتطوير، وبالتالي زيادة نمو هذه الشركات كنتيجة لهذه البحوث وهكذا

٣ - السياسات المطروحة لمعالجة الأزمة الراهنة للنظام الرأسمالي:

يعاني النظام الرأسمالي من ركود طويل الأجل امتد عبر الثلاث عقود الأخيرة ، كنتيجة لزيادة الادخار عن الاستثمار على المستوى العالمي، حيث ترتب على تدهور معدلات الأرباح أن قلت الفرص الاستثمارية المربحة في مجالات الإنتاج العبي ويتضح ذلك بجملة من مقارسة رؤوس الأموال بفرص الاستثمار المتاحة والتي يمكن الاستدلال عليها من النمو الهائل للمعاملات المالية الدولية اليومية بحيث أصبحت تتجاوز حجم التجارة الدولية.

ولاشك أن استمرار هذا الركود يهدد بكساد كبير، يقضي على هذه الفوائض المالية، ويكون له أسوأ الآثار على رأس المال، ويوقف النمو. ذلك أن النمو يتحقق من خلال توازن رأس المال، كنتيجة لعمليات الادخار والاستثمار. ومن ثم فإن توقف النمو المترتب على تعثر عمليات التراكم، يؤدي إلى سلسلة من المشكلات إذ ينخفض معدل تراكم الدخل، وتزيد الطاقات العاطلة، وينخفض الاستهلاك والاستثمار الإنتاجي، وبالتالي زيادة معدلات البطالة وانخفاض مستوى المعيشة. أي أن استمرار النمو يعتبر أمراً حيوياً للنظام الرأسمالي^١ وقد جرت عدة محاولات لامتناع الفائض، كان أهمها امتصاصه عن طريق الإنفاق العسكري، ولم يعد هذا الحل ماحداً، خصوصاً بعض انقراط عقد المنظومة الاشتراكية، وثمة محاولة أخرى لامتناع الفائض تمت عن طريق تصدير رأس المال، والدور المتزايد لقطاع الخدمات ولم تكن هذه المجالات كافية لاستيعاب الفائض^٢، ومن هنا استشرى حكماء الرأسمالية الحل من خلال السياسات المطروحة في إطار العولمة لتوفير فرص استثمارية لاستيعاب الفائض، ولعل أهم هذه السياسات ما يلي.

أ - تحرير قطاع التجارة الخارجية وتعويم سعر الصرف.

^١ د. دمري زكي، التناقضات الحاكمة لمقبل العولمة، مجلة الاجتهاد، (العدد الثامن والثلاثون، ١٩٩٨)، ص ٥٦ - ٥٧

^٢ د. دمري زكي، الليبرالية المتوحشة، ملاحظات حول التوجهات الجديدة للرأسمالية المعاصرة، (القاهرة، دار المستقبل العربي، محرم ١٩٩٣)، ص ٦٣ - ٨٣

ب - تحرير النظام المصرفي بهدف تمكين رؤوس الأموال من الدخول إلى والخروج من أي دولة بحرية

ج - تعزيز الدور الاقتصادي للدولة لتحرير الحد من الأعباء الضريبية على رؤوس الأموال والدعوة إلى بيع مشروعات القطاع العام لتوفير فرص استثمارية تخدم الفوائض المالية من جهة، وتفكك القاعدة الإنتاجية لتلك الدول، حتى يسهل دمجها في التفسير الدولي الجديد للعمل من جهة أخرى.

د - تشجيع الدول المتخلفة على تكوين احتياطات مالية ضخمة واستثمارها في الأسواق المالية الدولية.

هـ - إدارة أزمة الديون الخارجية للدول المتخلفة، بما يكمل استمرارها بلا حل. وضمان عدم توقف تلك الدول عن دفع الفوائد والأقساط المستحقة، باعتبار أن الإقراض مفداً يمتص جانباً من الفوائض بعائد مرتفع.

وهذه السياسات يتولى تنفيذها في الدول الصناعية المتقدمة الحكومات المهيمنة، أما في الدول المتخلفة تتولى برامج التثبيت الاقتصادي والتكيف الهيكلي مهمة إخضاع هذه الدول لمقاصد تفيد العولمة وعلى الطاق العالمي يتولى ترومي مريتون وودز ومظمة لتجارة العالمية مهمة تفعيل هذه السياسات. وبالتالي نجد أن التربة مهيأة لنمو العولمة .

ثالثاً : مظاهر العولمة :

تتمثل أبرز مظاهر العولمة في زيادة الصادرات وزيادة حركة رؤوس الأموال واندماج الأسواق العالمية، وذلك على النحو الذي يوصله فيما يلي:

١ - زيادة الصادرات السلعية والخدمية

خلال العقدين الأخيرين تضاعفت الصادرات العالمية كنسبة من الناتج العالمي مرتين تقريباً كما يقدر الخبراء نسبة نمو التجارة العالمية خلال العشر سنوات القادمة بنحو ٦٪ سنوياً. أي ضعف سرعة نمو الناتج المحلي العالمي^١. كما تزايد التعامل في الخدمات على الطاق الدولي، إذ زادت مساهمتها في التجارة الدولية من ١٥٪ إلى ٢٢٪ وقد تحققت هذه الزيادة في التصدير أساساً من البلدان الصناعية إذ تساهم بنحو ٦٠٪ من إجمالي الصادرات السلعية العالمية. في حين أن عدد

^١ حيا فريشى، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠ - ٣١

سكانها يمثل خمس سكان العالم، بينما الدول النامية يقطعها نحو ثلاثة أرباع سكان العالم ولا يزيد إجمالي مساهمتها في الصادرات العالمية عن ١٥٪، كما لا تزيد مساهمتها في التجارة البينية عن ١٠٪ من إجمالي تجارتها، حيث تتركز صادراتها و وارداتها مع مجموعة الدول الصناعية المتقدمة. وهذا المؤشر يدل على ضعف الدور الذي تمارسه الدول المتخلفة في عملية العولمة

ولا ينفي هذا ما يقرره خبراء البنك الدولي من أن مساهمة التجارة الخارجية (صادرات و واردات) في الناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية، زادت من ٣٢٪ في منتصف الثمانينات، إلى ٤٣٪ في منتصف التسعينات، ويتوقع أن تتجاوز ٥٠٪ في العقد القادم إلا أنه ينبغي ألا يغرب عن البال أن هذا الارتفاع لا يتناقض مع تواضع نسبة المساهمة في الصادرات العالمية من جهة. كما أن نسبة الريادة في التجارة الخارجية محسوبة كمتوسط، وهذا لا يكشف عن درجة التباين في هذا المتوسط، فهي حين نجد أن شرق آسيا زادت نسبة مساهمة في التجارة الدولية إلى الناتج المحلي الإجمالي، نجد أن أفريقيا جنوب الصحراء، انخفضت نسبة مساهمتها وفي انخفاض مستمر منذ عام ٧٤ حتى الآن .

كما يجب أن نذكر أن الشركات متعددة الجنسية تسيطر على نسبة تتراوح بين ٧٠ - ٧٥٪ من مجموع التجارة العالمية، بل أن هذه النسبة من التجارة العالمية تتم بين تلك الشركات، على النحو السالف ذكره.

٢ - تزايد حركة تصدير رؤوس الأموال^١

واكبت الزيادة الهائلة في حركة التجارة العالمية، زيادة - وإن كانت بمسبة أكبر - في حركة تدفق رؤوس الأموال الخاصة، التي تتخذ شكل الاستثمار الأجنبي المباشر فقد بلغ متوسط النمو السنوي للاستثمار الأجنبي المباشر خلال العشرة من ١٩٨٠ - ١٩٩٩، ما يربو على ٧٪/سويا، وبعد أن تفوق متوسط النمو السنوي للناتج المحلي العالمي، وحتى متوسط النمو السنوي للتجارة العالمية خلال ذات الفترة^٢ كما يذكر أن هذه الظاهرة قد بدأت عام ١٩٨٥، وحقق معدل نمو كبير جدا في الفترة ٨٥ - ٩٠ إذ بلغ متوسط معدل النمو السنوي نحو ٢٤٪، وهو معدل غير مسبوق، ثم أخذ هذا المعدل في التراجع .

^١ Economist, Cited from Paul Bernd Spahn, Globalization, Governance & the Third World, Published in: Mmdouh Alhabashi (editor), Op. Cit., P.P.38.

وقد تضاعفت صافي حركة تدفقات رؤوس الأموال الخاصة إلى الدول المتخلفة، خلال الفترة ما بين عامي ٨٩-٩٤، أربعة مرات، إذ قفرت من نحو أربعة مليار دولار عام ٨٩ إلى نحو مائة وستين مليار دولار عام ٩٤^١، في حين أن التحويلات الرسمية ثبتت تقريباً خلال تلك الفترة وعموماً تصمم تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بالتركز الشديد حيث تتركز فيما يعرف باسم الثلاثي (Triad)^٢ والذي يضم الولايات المتحدة الأمريكية واليابان والمجموعة الأوروبية.

وبالرغم من تواضع تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الدول المتخلفة إلا أن هذا الجزء يتسم هو الآخر بالتركز الشديد في عدد محدود منها، إذ أن نحو ٩٠٪ من تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى تلك البلدان في عام ٩٤ تركزت في اثني عشر دولة منها، كما أن نصف هذه المجموعة يستأثر بـ ٦٧٪ من إجمالي التدفقات إلى تلك البلدان، بل أن نصف هذه التدفقات يتوجه إلى ثلاثة دول فقط هي الصين، المكسيك والأرجنتين.

جدول رقم (١)

تركز تدفقات رؤوس الأموال الخاصة إلى العالم النامي

في بضع بلدان قليلة

(نسبة متربة من إجمالي التدفقات ٩٩ - ١٩٩٤م)

| البلد | الصين | المكسيك | الأرجنتين | كوريا | ماليزيا | البرتغال | الولايات | كندا | الهند | إندونيسيا |
|---------|-------|---------|-----------|-------|---------|----------|----------|------|-------|-----------|
| المرتبة | ٢٩ | ١٣ | ٨ | ٦ | ٦ | ٦ | ٥ | ٤ | ٤ | ٢ |

المصدر: البنك الدولي، دائرة الاقتصاد الدولي، نقلاً عن ضياء القرشي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٩ .

ويلاحظ أن الدول التي يتركز فيها الاستثمار الأجنبي المباشر، هي دول تنتمي إلى شرق آسيا وأمريكا الجنوبية، على النحو الموضح بالجدول رقم (١) وقد أوضحت بعض الدراسات أن التدفقات الرأسمالية العالمية المتجهة إلى الدول النامية آخذة في الانخفاض بشدة، فقد بلغت ٢٩٥

^١ ضياء قرشي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٩.

^٢ دور الشركات العابرة للحدود في الاستثمارات المباشرة، النشرة الاقتصادية للبنك الأهلي المصري، المجلد الخامس والأربعون (العدد الأول والثاني، ١٩٩٢م)، ص ٤٣.

^٣ د. هبة حنousse، مرجع سبق ذكره، ص ٣٩.

بليون دولار عام ٩٥، وانخفض بمقدار الثلث تقريبا فوصلت إلى ٢٠٠ بليون دولار عام ٩٧ وواصلت انخفاصها عام ٩٨، وبلغت نحو ١٧٢ بليون دولار بسبب أزمة دول جنوب شرق آسيا وأيا ما كان الأمر فإن نشأة ظاهرة الاستثمار الأجنبي المباشر ونموه يمكن إرجاعها إلى النمو السري في معدلات الدخول بالدول الصناعية المتقدمة، والإجراءات التي تطبقها الدول المتدنية في عقد الثمانينات كشرط لإعادة جدولة ديونها، وما ترتب عليها من ضمانات وامتيازات وحوافز للاستثمارات الأجنبية، كما أن العديد من الدول حديثة التصنيع في شرق آسيا وجهت جزء أكبر من قوائض موازين مدفوعاتها إلى الاستثمار الأجنبي المباشر بعد انخفاض حوافز الاستثمار المحلي فيها، كما أن اليابان كثفت استثماراتها في القارة الأوربية للاستفادة من السوق الأوربية بعد توحدها^١.

كما تجدر الإشارة إلى أنه بالرغم من كل ما اتبعته مصر من سياسات ليبرالية وما سته من قوانين لضمان جذب الاستثمارات الأجنبية، إلا أن نصيبها من هذه الاستثمارات أخذ في التدهور، فبالرغم من أنها كانت تحتل المركز الثالث بين الدول المتخلفة التي ينساب إليها الاستثمار الأجنبي المباشر في الفترة من ٧٠-٧٩، إذ انساب إليها نحو ٣,٠ بليون دولار، انخفض مركزها السري بين تلك الدول إذ أصبحت تحتل المركز السابع في الفترة من ٨٠-٩٠. بالرغم من زيادة تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إليها إلى ٩,٠ بليون دولار في تلك الفترة يسا خلال التسعينات خرجت مصر من قائمة الدول المتخلفة التي تستحوذ على حل الاستثمار الأجنبي المباشر المتدفق للدول المتخلفة. الأمر الذي يتضح معه أن اسهاج السياسات الليبرالية ليس شرطا كافيا لتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، بل توجد علاقة عكسية بين تطبيق تلك السياسات ومركز مصر بين الدول التي ينساب إليها الاستثمار الأجنبي المباشر.

٣ - اندماج الأسواق العالمية:

وبعنى بالأسواق العالمية أسواق المنتجات السلعية والخدمات وأسواق رأس المال، أما أسواق العمل، فلا يمكن بحال من الأحوال التحدث عن سوق واحد للعمل على نطاق المستوى العالمي. بل

^١ د. رمزي ركني، ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره، ص ٢١.

مارال هذه السوق في حالة اتصال بالرغم من انه من المفترض أن العولة في تصورهما النظري، ترمي إلى تكامل هذه الأسواق مجتمعة، إلا أن الواقع العملي مارال دون ذلك.

أ - الاندماج في سوق المنتجات:

يتضمن تحقيق الاندماج في أسواق المنتجات، إجراء اندماج وتكامل، بل وعمليات تفكك رأسي في مرحلتي الإنتاج والتسويق، حيث تقوم الشركات متعددة الحسية بتوسيع نطاق عمليات الإنتاج من خلال تطبيق مفاهيم التكامل بنوعيه الأفقي والرأسي، بغرض الاستفادة من وفورات الحجم و وفورات الطاق، وفي ذات الوقت فهي تقوم بعملية تفكك رأسي للعملية الإنتاجية بين عدة دول للاستفادة من تفاوت أسعار خدمات عوامل الإنتاج من جهة، والسيطرة على آلات نقل التكنولوجيا من جهة أخرى، (حيث أن كل دولة من الدول تنتج جزئية من السلعة، ويتم تجميعها في مراكز قريبة من الأسواق)، وكذا الاستفادة بما تتيحه كل دولة من إعفاءات ضرائبية وحركية وأحياناً تسهيلات (متعلقة فيما تحمحه بعض الدول من قطع أراضي مجانية أو بأسعار رمزية كما في حالة مباء شرق بور سعيد وتوشكي وكذلك المناطق الحرة، بل وبسياسة أساسية للاستثمار الأجنبي)، بالإضافة إلى توافر إمكانية تمويل مشروعاتها في كل دولة من تلك الدول من خلال تحريك المدخرات والاستثمارات المحلية، حيث أن تلك الشركات تبني استراتيجيتها على أن كل فرع يعمل من داخل الدول المنشأ فيها، هذا فضلاً عن تعاضد المشكلات التي تنتج عن التلوث في الدول الصناعية المتقدمة وتخفيض التكلفة اللوجستية (النقل - التخزين - التعبئة والتغليف - مناولة البضائع ... الخ)

وعلى ذلك فعملية التكامل والاندماج تكون بهدف توسيع الإنتاج والاستفادة من وفورات الحجم والطاق، ثم تقوم بعملية تقسيم العمل الذي كان يتم تحت سقف مصنع واحد لتجعله يتم بين عدة دول من خلال عمليات التفكك الرأسي وذلك على النحو الذي سنفصله فيما بعد

ب - اندماج أسواق المال العالمية :

في إطار السياسات الليبرالية التي تنتهجها الدول الصناعية المتقدمة، وإعمالاً لبرامجي التثبيت والتكيف الميكلي المدعومين من صندوق النقد والبنك الدوليين، والمطبقين في معظم الدول المتخلفة، قللت القيود على الصرف الأجنبي والمعاملات المالية الخارجية، ونتيجة لذلك نجد أن هناك

اندماج في الأسواق المالية الدولية. إذ نجد أن بين كل سبع معاملات في تجارة الأسهم هناك معاملة تضم شريكا أجنبيا^١. حيث أن متوسط النمو العالمي السنوي في التعامل الدولي في الأسهم والسندات خلال الفترة من ٨٠ - ٩٦ بلغ ٢٥٪، كما بلغ متوسط النمو السنوي في تجارة العملات في ذات الفترة نسبة مماثلة، كما بلغ متوسط نمو الاقتراض المصرفي العالمي السنوي في ذات الفترة نحو ١٠٪ وهي في ذلك تفوق متوسط النمو السنوي في تجارة العملات في ذات الفترة، كما تزيد على كل من متوسط النمو السنوي لتدفقات كل من الاستثمار الأجنبي المباشر والتأجير الإجمالي العالمي والتجارة الدولية حيث بلغ الأول نحو ٨٪ والثاني حوالي ٣٪ والثالث ٣٪ تقريبا على التوالي^٢.

وقد تزامن مع التوسع والاندماج في الأسواق المالية العالمية مع تنوع مصادر التمويل الدولي من جهة. وتعددية العملات الدولية من جهة أخرى. وتوعدت مصادر التمويل بشكل غير مسبوق من جهة ثالثة. فقد تزايد دور البنوك التجارية في الإقراض الدولي، وظهر نظام القروض المشتركة Syndicated Loans، وبشآت السوق الأوروبية المشتركة للعملات Euro-market، وبنوك الأوفشور Offshore. كما ظهرت عملات دولية مقبولة عالميا، بجانب الدولار ظهرت حقوق السحب الخاص SDR، ووحدة النقد الأوروبي، كما زاد دور كل من الين والمارك في تسوية المعاملات الدولية. وقد ترتب على هذه التغيرات نتائج هامة تتمثل فيما يلي:

- ظهور الاقتصاد الرمزي - الذي تداول فيه أشكال الثروة المالية بشكل منقسم عن الاقتصاد الحقيقي - وشيوع المصاربات الضخمة فيه.
- ضعف تأثير السياسة النقدية الوطنية على الاقتصاد القومي.
- زيادة القدرة التمويلية للشركات متعددة الجنسية لزيادة قدرتها على الاقتراض وطرح أسهم وسندات في كل بقعة من العالم^٣.

^١ ضيا فريشي، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠.

^٢ Economist, Cited from Paul Bernd Spahn, Op. Cit., P.38.

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، العولمة والتحرير التنمية في مواجهة تباين جاذبين (نيويورك وجنيف - الأمم المتحدة، ١٩٩٦، ص ١٦).

^٣ د رمزي ركي ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره، ص ١٧ -

خامسا : الآثار المترتبة على العولمة:

يرى المنشيعون للعولمة أن آثارها ستكون مواتية على جميع بلدان العالم بشرطية التقدم والمتخلف شماله وجنوبه، بينما يشكك المعارضون لها في إمكانية استعادة الدول المتخلفة منها، بل يذهبون إلى أنه سوف تحقق لهم أضرارا بالغة قد تصل إلى حد التهميش. كما يرى فريق منهم أن العولمة تنطوي بداخلها على تناقضات قد تقوضها - بل وقد تؤدي إلى هدمها.

ويغل الاتجاه الأول -مظرو العولمة المتمثلين أساسا في مفكرى صندوق النقد والبنك الدوليين، الذين يرون أن العالم يمكن أن يصبح سوقا واحدا، وإن ذلك سيحقق الرفاهة لجميع دول العالم، حيث أن هذا الوضع يسهل استخداما اكثا للموارد العالمية، وتكنولوجيا أكثر تقدما مما ينعكس أثره على كل من المنتج والمستهلك حيث يتيح لكل منهم فرصا أوسع لاختيار سلع أفضل وبكلمة أقل.

كما أن من شأن تطبيق هذا النظام، فتح آفاقا واسعة أمام العمالة، وستكون زيادة فرص العمل - في البداية - للعمالة الماهرة، ولكن زيادة التوسع في عملية العولمة ستتيح فرص عمل للعمالة غير الماهرة أيضا² وكل المطلوب من الدول المتخلفة للاستفادة من العولمة أن تنصاع لصياعا غير مشروطا لقوانين المنافسة، وذلك بضي السياسات التي تكفل فتح أسواقها أمام التجارة العالمية وتدفقات رأس المال على أسس حرة وعادلة، كما يجب أن يكون لديها القدرة على الاستجابة السريعة والملائمة للتغيرات التي تحدث في البيئة الدولية. كما أن عليها أن تقبل المساوى الاجتماعية إذ إما ستكون قصيرة الأجل، وحتى إذا لم تكن قصيرة الأجل فهذه المساوى يجب تحملها كنسب للفوائد الكبيرة التي سيجلبها الاقتصاد القومي في مجموعه. ويرون أن توليفة السياسات التي يجب تبنيها للاستفادة من العولمة يجب أن تغير لتحقيق الأهداف الآتية:

²Alassane D.Quattara, Op.Cit., P.P.1-2.

وليزيد من التفاصيل حول هذا الاتجاه انظر: البنك الدولي للإنشاء والتعمير، آفاق الاقتصاد العالمي والبلدان النامية، الطبعة العربية، (واشنطن، ١٩٩٥)

تحقيق المحافظة على الاستقرار الاقتصادي، ويتضمن ذلك خفض معدلات التضخم، وأسعار صرف حقيقية وملائمة، وموقف مالي حكيم، هذه الأمور ملائمة للتوسع في النشاط الاقتصادي الداخلي، وشرط مسبق للاستفادة من تدفقات رأس المال.

- الانفتاح على التجارة العالمية و أسواق رأس المال ويتحقق من خلال مجموعة من السياسات التي ترشد وتحرر التبادل والنظم التجارية بما يكفل للدولة اكتشاف مبرراتها التنافسية.

- الحد من التدخل الحكومي في الأسواق، وقصر دورها على توفير البنية الاجتماعية والاقتصادية اللازمة. إذ أن الدور الأساسي للحكومة هو توفير البيئة الملائمة للاستثمار المحلي والأجنبي وتشجيعه وكذا توفير البنية الأساسية والتي تسمح بالتوسع الاقتصادي، كما يجب أن تبذل السياسات التي تحد من المنافسة¹.

ومن الواضح أن هذه السياسات هي جوهر السياسات التي يفرضها صندوق النقد والبنك الدوليين على الدول المديونة تحت اسم برنامجي التثبيت الاقتصادي والتكيف الهيكلي، على النحو السالف ذكره

ويرى أصحاب هذا الاتجاه أن الدول التي لم تنتهج هذا النهج لا تتبع السياسات الملائمة للمشاركة في تيار العولمة ولن تتدفق إليها رؤوس الأموال وأبصار ستهرب مواردها المحلية، وستواجه مخاطر التهميش، وسيكون بمثابة عقاب على عدم اتباعها السياسات الملائمة للاعتراف في العولمة. "كأن خسائر العولمة هي مسئولية الخاسرين".

ان طرح الفضية على هذا النحو، يخالف حقيقة العولمة، وقد انحالت سهام النقد على العولمة حتى من داخل المدرسة الليبرالية²، ذلك أن أعمال قوانين المنافسة، يجب أن يتم بين أعداد متكافئة وليس بين قوى متقدمة اقتصاديا وإداريا وتكنولوجيا، وأخرى تعاني من مشكلات التخلف الاقتصادي والإداري والتكنولوجي. كما أن قوانين المنافسة لا وجود لها في عالم تسوده الاحتكارات

كما أن السباب رؤوس الأموال الخاصة في شكل استثمارات إلى الدول المتخلفة على النحو الذي يدعيه أنصار العولمة، تحوطه الشكوك من كل جانب، ذلك أن هذه الاستثمارات إنما تتركز أساسا في الثلاثي الولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأوروبا الغربية، وحتى الجزء الضئيل

¹ Ibid., P.P.2-3.

² See for example : Paul Krugman; "Globalization and inequality of Nations", the Quarterly Journal of Economics, Vol. CX, November , 1995, Tssue 4, P.P.557 - 580

الذي يوجه إلى الاستثمار في الدول المتخلفة يتركز في عدد محدود جداً منها، كما أن الشركات متعددة الجنسية التي عادة ما يأتي الاستثمار في رعاياها، عادة ما تقوم بتحريك المدخرات المحلية وتحصل على التمويل اللازم لنشاطها في دولة معينة من داخل تلك الدولة على النحو سالف الذكر، كما يجب ألا نغفل حقيقة هامة مؤداها أنه في حالة تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر لدولة متخلفة، فإنه يترتب على هذا الاستثمار نقل عكسي للموارد في صورة تحويلات للأرباح والفوائد بما يجاوز قيمة الاستثمار الأصلي، بل أن الخطر في الأمر أنه نتيجة لذلك فإن أثر المضاعف والمعجل لا يتحقق في الدولة التي انساب إليها الاستثمار، بل يتحقق في الدولة التي انساب منها الاستثمار^١.

كما يعمل المادون بالعملة، بما تدعو إلى تحرير أسواق المنتجات و أسواق رأس المال، أما أسواق العمل فتستمر في حالة من التجزئة والانقسام ولا ترغب الدول المتقدمة في فتح أسواق العمل، بالرغم من إصرارها على تحرير أسواق المنتجات و أسواق رأس المال. كما أنه في ظل ارتفاع معدلات البطالة بالدول الصناعية المتقدمة، واتجاه معدلات أرباح الشركات متعددة الجنسية إلى التناقص، قامت تلك الشركات بنقل مشاطها إلى الدول المتخلفة حيث تخفض معدلات الأجور وتخفض تكلفة الرعاية الاجتماعية إلى الحد الذي لا يحد من رفع معدلات الإنتاج، مما يعكس على زيادة معدلات البطالة في الدول الصناعية المتقدمة لعدم قدرتها على المنافسة وإذا أخذنا في الاعتبار ما تقوم به تلك الشركات من إحلال الآلة محل الإنسان - نتيجة التطور التكنولوجي متوسلة في ذلك بعمليات إعادة Re-Engineering لتبين مدى الأثر على معدلات البطالة على الطاق العالمي.

وبصفة عامة فإن العمالة مستزید من مرونة الطلب على العمالة غير الماهرة ونصف المهرة في الدول المتقدمة، بالتالي يصبح من السهل استبدال خدمات نسبة كبيرة من العاملين في الدول المتقدمة بخدمات عاملين أجانب كما يمكن أن نتوقع زيادة منافسة العمالة في الدول النامية لعمالة الدول المتقدمة. وذلك بسبب انخفاض التكلفة الاجتماعية للعمالة في الأولى وارتفاعها في الثانية، الأمر الذي قد يؤدي إلى استقطاع المزايا الاجتماعية في الدول المتقدمة، خاصة مع ظهور الرعاية المتزايدة لدى أصحاب رؤوس الأموال نحو عدم مراعاة البعد الاجتماعي واحتياجات الفقراء، واعتبار أن مشاركة العاملين في عوائد التقدم التكنولوجي ونمو الإنتاجية لا مبرر له.

^١ محمد محمد علي إبراهيم، النقل والتجارة، (الإسكندرية: بدون ناشر، ١٩٩٨) ص ٦٤.

2 Dani Rodrik, Has Globalization Gone Too Far ?, (Washington D.C., Institute for International Economics, 1997). P.P. 3- 7.

وبالرغم من ان الدولة القومية قد ساندت النظام الرأسمالي منذ نشأته، كما أنها مارست دورا إيجابيا في حل أزماته من خلال السياسات التدخلية التي تعمل على إدارة الطلب الكلي والتي تؤدي إلى زيادة التوظيف والحد من البطالة و الركود، إلا أن دور الدولة منذ السبعينيات يتعرض لهجمة شرسة من قبل منظري هذا النظام، وذلك اتساقا مع تيار العولمة، التي في ظلها تفقد الدولة قدرتها على التحكم في سياساتها الاقتصادية، كما أن الشركات متعددة الجنسية أصبحت في غنى عن معظم الخدمات التي تقدمها الدولة سواء في إطار وظائفها التقليدية (الأمن، والدفاع، والمعدنية)، أو حتى تلك التي تقدمها في نطاق وظائفها الاقتصادية.

وفي الوقت الذي تضمحل فيه سلطة الدولة، انهار توأما بريتون وودز، اللذان كانا يقوموا بالموائمة بين متطلبات نمو الرأسمالية العالمية، واعتبارات السياسة المحلية، فبعد وقف القابلية لتحويل الدولار إلى ذهب عام ١٩٧١، انتهى عصر الاستقرار السبي في نظام النقد الدولي، وبالتالي انتهت شرعية وجود صندوق النقد الدولي، وبدأ يلعب دورا في معالجة أزمة الديون الخارجية، كما ان البنك الدولي أضحي يلعب دورا هربلا في إمداد الدول النامية برؤوس الأموال طويلة الأجل وتحول دوره الى مساندة سياسات التكيف الهيكلي، أي ان مع تزايد الاتجاه صوب العولمة، ومع ضعف دور الدولة كان يفترض وجود آليات عالمية تتولى مهمة إدارة الاقتصاد العالمي، إلا أن العرب في الأمر انه في الوقت الذي زادت فيه الحاجة إلى نظام دولي لإدارة الاقتصاد العالمي، ضعفت الآلية الموجودة والمتصلة في نظام بريتون وودز، بل وأكثر من هذا تسرب الضعف إلى الدولة القومية^(١)

هذا بخلاف ما ترتب على العولمة من اتجاه إلى التكتل والإقليمية والتي تعود إلى تناو لها شيء من التفصيل ويرى البعض إن هذه ليست سلبية للعولمة فحسب وإنما هي تناقضات ظهرت في الآونة الأخيرة مع زيادة مرحلة العولمة، وقد تكون ذات تأثير حاسم في تحديد المآل الذي ستؤول إليه^(٢)، بل أن هذه التناقضات في تصور البعض مصادر للصراع والتوترات الاجتماعية^(٣)

^١ د. ديمري زكي، ظاهرة التمويل في الاقتصاد العالمي، مرجع سبق ذكره، ص ٢٤ - ٣٠

^٢ د. ديمري زكي، تناقضات حاكمية لمستقبل العولمة، مرجع سبق ذكره، ص ٥٩.

^٣ Dani Rodrik, Op. Cit., P.P. 3- 7.

إلا أن الظاهرة اللافتة للنظر، أنه في سياق العملة والتي جوهرها إنشاء سوق عالمي واحد هي وجود اتحادين متناقضين مع هذا الجوهر، وهو الاتجاه نحو الإقليمية أو الكتل الاقتصادية من جهة، وتزايد عمليات التفتت والانحطاط من جهة أخرى فقد صاحب عملية العملة، ظهور تكتلات عديدة منها الاتحاد الأوروبي، الناتو، الآسيان، الايك، الميرسوكور، الافتاء، كما أن هناك تكتلات أخرى في طريقها إلى التشكل، مثل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، مجموعة الخمسة عشرة، والكوميسا وغيرها فهناك إذا ميل شديد للتكتل، كما أن هناك تزايد في عمليات التفتت والانحطاط كما هو حادث في جمهوريات الاتحاد السوفيتي السابق، دول شرق أوروبا، ناهيك عن العديد من الدول الإفريقية والآسيوية^١.

وسوف نركز هنا على أهم ثلاثة تكتلات وهي:-

١ - أوروبا الموحدة:

وترجع جذورها إلى مشروع مارشال (١٩٤٧) الذي اشترط على دول أوروبا أن تنفق على حجم المساعدة المطلوبة، وأن تنفق عملية إنعاشها الاقتصادي، وتقلص الخراجير الجمركية فيما بينها. وكانت أهم خطواته التجميع الأوروبي للفحم والصلب عام (١٩٥١)، وتجميع البترولوكس عام (١٩٥٥)، والسوق الأوروبية المشتركة والتي تم تأسيسها بموجب اتفاقية روما عام (١٩٥٧)^٢، والتي تضمنت إنشاء السوق المشتركة عن طريق: إلغاء الرسوم الجمركية، وإزالة القيود المفروضة على الحاصل، واستحداث تعريفات جمركية وسياسة تجارية خارجية مشتركة، وإزالة العوائق لصالح حرية حركة الأشخاص ورؤوس الأموال، ووضع سياسات مشتركة في مجال الزراعة والقليل، ووضع القواعد التي تكمل التفاضل العادل بين الشركات في الدول الأعضاء، وزيادة التمييز في المجالات الاقتصادية، تقارب القوانين لتهيئة مناخ ملائم للسوق المشتركة، وتأسيس الصندوق الاجتماعي الأوروبي. وبسك الاستثمار الأوروبي، واستحداث اتفاقيات شراكة مع الدول الأعضاء والدول التي كانت مرتبطة بها، غير أن اتفاقية روما لم تحقق التوازن المطلوب بين إلغاء الحواجز الوطنية بهدف إيجاد سوق موحدة، وبين التطبيق الإجمالي لسياسة منسقة وموحدة لدول المجموعة نتيجة لتعارض

^١ لمعالجة متخصصة لهذه الظاهرة انظر

Jan Clark, Globalization & Fragmentation: International Relation in Twentieth Century, (London: Oxford University press, 1997).

^٢ أماني محمود فهمي، الوحدة الأوروبية بين متطلبات الاندماج وعوائق السيادة، السياسة الدولية، العدد ١١٦، أبريل ١٩٩٤، ص ١٢٣.

مصالح الدول، الأمر الذي أدى إلى عدم إتمام الوحدة الأوروبية، وهذا العامل متصافراً مع زيادة حدة المنافسة مع الولايات المتحدة واليابان. أسهما في الإحساس بالحاجة إلى ضرورة تنسيق السياسات الأوروبية لإزالة التعارض بين مصالح الدول فيما عرف "بنسوية لوكسمبورج" إلا أن هذه النسوية لم تكن سوى اتفاق سياسي وليس معاهدة^١.

وقد تطورت السوق الأوروبية المشتركة وأخذت أخيراً شكل أوروبا الموحدة في عام (١٩٩٣) والتي تضم اثني عشرة دولة أوروبية (ألمانيا الاتحادية، فرنسا، بريطانيا، إيطاليا، هولندا، الدانمرك، إيرلندا، لوكسمبورج، اليونان، أسبانيا، البرتغال، بلجيكا) وأصبحت بذلك سوقاً واحدة.

تمخض عن اجتماعات ميلانو عام ١٩٨٥ ما عرف باسم قانون أوروبا الموحدة (والذي تضمن خطوات تحقيق الوحدة التي تمثلت في إزالة الحواجز بين الحدود وإنهاء القيود على التجارة، وإنشاء سوق موحدة للخدمات، وحرية انتقال رؤوس الأموال وتقريب السياسات المالية لدول السوق المشتركة.

وقد كان للتحليل الذي أعدته مجموعة الخبراء تحت إشراف " باولوكيشي" عام ١٩٨٨ بعنوان " The Cost of Non Europe" دوراً كبيراً في التنبؤ بأهمية الإسراع في تحقيق الوحدة، لما أوضحه من التكلفة المزدوجة لعمليات التنمية الاقتصادية بسبب الحواجز التجارية واختلاف التشريعات الوطنية. وبين أن المجموعة الاقتصادية الأوروبية في صناعة السيارات وحدها ستحقق وفراً قدره ٢,٦ بليون وحدة نقد أوروبية، ونسبة نمو في الناتج القومي تصل ٦,٥% في ظل الوحدة الاقتصادية^٢.

وقد تم التوقيع على اتفاقية ماستريخت في ١١ ديسمبر ١٩٩١، التي عوجها ولد الاتحاد الأوروبي، وقد حددت هذه الاتفاقية مجالات جديدة للتعاون بين دول المجموعة في المجالات الاقتصادية والنقدية والسياسة الخارجية والدفاعية المشتركة وكذا في مجالات العدل والأمن

^١ ناهيد الزين عمالي، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في ضوء التجارب والتوقعات، أوراق اقتصادية، الامانة العامة لاتحاد العام لعرف الصناعة والزراعة للبلاد العربية، العدد ١٣ أيلول ٩٧، ص ٢٥٥.

^٢ أماني محمود فهمي، مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤.

والمجرة، وإجراءات الوحدة النقدية التي تتكون من عدة مكونات رئيسية هي حرية تداول السلع والخدمات وعناصر الإنتاج، والتنسيق بين السياسات المالية والنقدية والعملية الموحدة^١. وقد حددت الاتفاقية ثلاثة مراحل لتحقيق الوحدة الأوروبية الكاملة.

المرحلة الأولى (١٩٩٠-١٩٩٤ م):

وتستهدف تحرير حركة رؤوس الأموال بين الأعضاء، وزيادة التعاون بين الهيئات العامة، ومزيد من التطابق في السياسة الاقتصادية والتعاون بين البنوك المركزية داخل الدول الأعضاء.

المرحلة الثانية (١٩٩٥-١٩٩٨ م):

تستهدف استكمال الإجراءات الخاصة بالتصديق على اتفاقية السوق الأوروبية من قبل الأعضاء، وتقييم الأداء الاقتصادي للدول الأعضاء للتأكد من استعدادها للدخول في المرحلة الثالثة وتحقيق الشروط المطلوبة والتي منها ألا يزيد معدل التضخم عن ١,٥٪ عن معدل التضخم في أكثر ثلاث دول في المجموعة، وألا يزيد سعر الفائدة للقروض طويلة الأجل عن ٢٪، بالنسبة لمعدل الفائدة في أقل ثلاث دول في المجموعة.

المرحلة الثالثة (١٩٩٩-٢٠٠٢ م):

وقد تدف إلى إنشاء البنك المركزي الأوروبي، الذي سيتولى رسم السياسة النقدية للمجموعة الأوروبية. وإصدار العملة الموحدة برأسمال قدره ٤ مليار أيكو، وتبلغ حصة ألمانيا فيه ٢٥٪^٢. وبالفعل فقد شهد عام ١٩٩٣ قيام أوروبا الموحدة، حيث ألغيت كافة الحواجز أمام انتقال عوامل الإنتاج ورؤوس الأموال والسلع والخدمات، وهدت اتسع نطاق السوق حيث أصبح ممكناً لتكامل اقتصادي صرح يضم اثني عشر دولة متقدمة و ٣٢٠ مليون مستهلك ومنتجات الدول الأعضاء، كما يتوقع أن تزايد معدلات النمو، وتزيد مستويات التشغيل والتوظيف وتنخفض الأسعار بفعل إزالة الحواجز الجمركية من جهة، والتخصص وتقسيم العمل من جهة أخرى، كل

^١ المصدر السابق الذكر مباشرة، ص ١٢٤.

^٢ معهد التخطيط القومي، اثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعة، سلسلة قضايا التخطيط والنسبة، رقم ٩٩، يناير ١٩٩٦، ص ١١١ - ١١٢.

هذه الأمور لابد أن تسهم في رفع مستوى المعيشة إلا أن زيادة التجارة الحرة بين دول الاتحاد الأوروبي، سوف تؤثر بالسلب على حجم تجارتها العالمية.

٢ - الخاتمة:

وقعت الولايات المتحدة مع كندا اتفاقية لتحرير التجارة فيما بينها عام ١٩٨٧، ودخلت حيز التنفيذ عام ١٩٨٩. كما قامت بتوقيع اتفاق تناهى مع المكسيك لتوسيع نطاق التجارة والاستثمار فيما بينهما والحقيقة أن الولايات المتحدة استهدفت من وراء هذه الاتفاقيات زيادة صادراتها التي أخذت في التراجع واحد من المعجز الصناعات في الميراث التجاري عن طريق توسيع صادراتها واستثماراتها شمال وجنوب القارة. وقد سعت بدأب لإقامة تكتل جديد يقوى مركزها المندهور في الاقتصاد العالمي بعد ظهور تكتل الآسيان والاتحاد الأوروبي. ولهذا تم توقيع اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (NAFTA) في نوفمبر عام ١٩٩٣. ودخلت حيز التنفيذ اعتباراً من أول يناير عام ١٩٩٤، مشاة بذلك سوقاً قوامها ٣٧٠ مليون مستهلك، وتنتج ما قيمته ٦,٥ ألف مليار دولار سنوياً. وهذا تتمكن الولايات المتحدة من توسيع صادراتها شمال وجنوب القارة في سوق ضخم. كما يمكنها حتى ثمار التنافس بين رأس المال والتكنولوجيا والعمالة الرخيصة^١ وتمثل أهم الخطوط العامة للاتفاقية في :

- ١ - خفض الضرائب والرسوم الجمركية على مدى خمسة عشرة عاماً مع السماح بالعودة إلى القيود الجمركية في حالة تعرض الصناعة المحلية للخطر.
 - ٢ - إزالة كافة القيود المفروضة على الاستثمارات باستثناء قطاع البنوك في المكسيك والصناعة الثقيلة في كندا، والخطوط الجوية والاتصالات اللاسلكية في الولايات المتحدة
 - ٣ - وعلى عكس الحال في الاتحاد الأوروبي، تم استبعاد الهجرة وقيدت حركة الأفراد. باستثناء بعض نوعيات العمالة
 - ٤ - تسمح الاتفاقية بانضمام آخرين.
- وأهم القطاعات المدرجة في الاتفاقية

^١ تقريره الهندى، ماداً على اتفاقية "نافتا" للولايات المتحدة الأمريكية، السياسة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص

- قطاع الزراعة:

اتفق على إزالة كافة الضرائب الجمركية المفروضة على السلع الزراعية بين الولايات المتحدة والمكسيك بصورة فورية مع الاحتفاظ بضريبة جمركية قدرها ٦٪ على السكر والذرة وبعض الفواكه والخضراوات، على أن تلغى بعد مرور خمسة عشر عاماً، أما بالنسبة للولايات المتحدة وكندا فنظل الاتفاقية المعقودة عام ١٩٨٩ يسهما مساوية المفعول.

- قطاع الصناعة:

نصت الاتفاقية على إزالة الخواصر الجمركية المفروضة على السيارات على مدى عشر سنوات وعلى أن تعفى السيارات المكسيكية من الضرائب الجمركية إذا بلغت نسبة التصنيع المحلي ٦٢,٥٪ من مكونات السيارة، وإلغاء الضرائب الجمركية على المنسوجات خلال ذات الفترة بين الدول الثلاث، أما الملابس التي تتمتع بالإعفاء الجمركي بشرط أن تكون مصنوعة من نسيج أمريكي أو كندي.

- قطاع النقل:

يسمح للشحنات الخاصة بالدول الثلاث بالتحرك بحرية بين دول القارة مع مطلع عام ألفي.

- قطاع الطاقة:

تم السماح للشركات الأمريكية والكندية بالدخول في عقود مع الحكومة المكسيكية للبحث والتقيب عن النفط الخام.

- قطاع الخدمات المصرفية:

تفتح المكسيك هذا القطاع تدريجياً أمام الاستثمارات الكندية والأمريكية، على أن يتم تحريره كلياً عام ٢٠٠٧^١.

٣ - اليابان ودول جنوب شرق آسيا:

حققت دول شرق آسيا معدلات نمو اقتصادي غير مسبوق وبصفة خاصة دول جنوبي شرقي آسيا وذلك خلال الفترة من عام ١٩٦٥ وحتى عام ١٩٩٥، وتتمتع تجربة هذه البلدان بأنها قامت في ظل توجيه حكومي ولى إطار دعم خارجي متزايد، كما بنت استراتيجيتها في النمو على أساس قيادة التصدير Export - Led Growth، ولتجمع الآسيان (ASEAN) الذي يضم إندونيسيا-تايلاند-الفلبين-سنغافورة-ماليزيا-بروناي ومجموعة الدول المصنعة حديثاً والمعروفة

^١ المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ١٣٠-١٣١

باسم المحور الأربعة، تايوان-كوريا الجنوبية-هونغ كونج-سيفورة^١، وهذه المنطقة تشكل سوقاً كبيراً ياهز حجم السوق في الكتلتين الأخرتين، ولها إمكانيات صناعية وتكنولوجية هائلة، لذا سعت اليابان إلى إنشاء كتلة يضم دول هذه المنطقة ويكون مؤهلاً لمنافسة الكتلة الأخرى. وقد بسدت اليابان بالفعل في التحضير لهذا التكتل، إذ كتفت استثماراتها في آسيا وقد تكون مجمع الآسيان علم ١٩٩٧ في محاولة لمج المد الشيوعي من الوصول إلى هذه المنطقة، ويلاحظ أن هذه الدول بدأت - مؤخرًا- في عام ١٩٩٢ في إنشاء منطقة التجارة الحرة خلال خمسة عشرة عاماً من تاريخ إنشائها

والحقيقة أن الولايات المتحدة تدرك تماماً أهمية هذه المنطقة، وتسعى لتشكيل تحالفها يضم الالفنا وهذه الدول بالإضافة إلى الصين وأستراليا إذ ظهرت الآتيك APEC بدعوة من أستراليا^٢، وهي تضم ثمانية عشرة دولة وهي الولايات المتحدة وكندا والمكسيك (الالفنا) وأستراليا ونيوزيلندا، بالإضافة إلى دول تجمع الآسيان والصين واليابان وهونغ كونج وتايوان وكوريا الجنوبية وبابوغيا الجديدة وانضم شيلي في مرحلة لاحقة وتمثل التجارة الخارجية لتلك الدول نحو ٤٠٪ من التجارة العالمية وعدد سكانها يزيد عن مليار نسمة وتستهدف إزالة الحواجز التي تعترض التجارة والاستثمار ويبلغ الناتج القومي الإجمالي لهذه الدول نحو ٥٢٪ من الناتج العالمي^٣ وفق إحصاءات ١٩٩٦.

وقد تم الاتفاق على خطة طموحة تتمثل في تحرير التجارة والاستثمارات في منطقة الياسفيك بحلول عام ٢٠١٠، على صعيد الدول الصناعية المتقدمة، وبحلول عام ٢٠٢٠ بالنسبة للدول النامية كما أنها تحاكي إقامة نموذج الفافنا لا نموذج الاتحاد الأوروبي^٤ وذلك عن طريق تحرير التجارة في ١٥ قطاع، على أن يبدأ التطبيق في تسعة منها اعتباراً من عام ١٩٩٩ ويقدر إجمالي

^١ د. عبد الرحمن صبري، الصعود الاقتصادي لشرق آسيا: الاتجاهات والتحديات، السياسة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص ١٣٥.

^٢ تم أعداد المشروع في اليابان قبل تقديمه بعام بناء على طلب الولايات المتحدة، انظر في ذلك، أحمد محمد فرج، الآسيان والايك: خيارات الإقليمية والعالمية في شرق آسيا، السياسة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٤.

^٣ الاجتماع السنوي لدول قمة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي (أبيك)، البشرة الاقتصادية

للبك الأهلي المصري، العدد الرابع لسنة ١٩٩٣، ص ٢٠٢.

^٤ أحمد محمد فرج، مرجع سبق ذكره، ص ١٢٤.

التجارة الدولية في سلع أو خدمات في هذه القطاعات أكثر من ٩,٥ تريليون دولار، كما اتفق على دعوة روسيا وفيتنام وبيرو إلى الانضمام للمنتدى في العام القادم.

ويرى البعض أن هذه التكتلات استقطابية ، تهدف إلى ربط المناطق المتخلفة بهذه المراكز الثلاثة المهمة، حيث ستجذب البافيا إلى ضم أمريكا الجنوبية، والاتحاد الأوروبي يهدف إلى ضم البلدان الإفريقية واليابان يمكن أن تنشأ منطقة نفوذ في جنوب شرق آسيا^١.

^١ د. سمير أمين، مرجع سبق ذكره، ص ١٠١ - ١٠٧.

الخلاصة:

يصرف مفهوم العولمة إلى كونها مرحلة تطور إليها النظام الرأسمالي المعاصر وترتكز على منحدرات الثورة الصناعية الثالثة، وتفقد الشركات متعددة الجنسيه، من خلال تقسيم جديد للعمل الدولي، بطريقة تؤدي إلى تكامل عمليات الإنتاج وأسواق المنتجات والخدمات ورأس المال، بهدف تعظيم أرباح الدول المتقدمة وهيمتها على النشاط الاقتصادي.

وتتمثل أهم أسماها في :

أ - الثورة التكنولوجية: وهي شرط ضروري للعولمة، وسببا رئيسيا لها، لتأثيرها على الإنتاج والاستهلاك والاستثمار.

ب - الشركات متعددة الجنسية: وهي تسيطر على عمليات الإنتاج والتسويق، من خلال إعادة التقسيم الدولي للعمل، بل إنها تحول إنتاج التكنولوجيا، الأمر الذي يمكنها من عولمة الإنتاج والتسويق وأسواق رأس المال.

ج - السياسات الليبرالية المطروحة لمعالجة الأزمة الراهنة للنظام الرأسمالي وتمثل في تحرير سعر الصرف والتجارة الخارجية، والظلم الضريبة، والحد من تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، ويتم تفعيل هذه السياسات من خلال البنك والصدوق ومظمة التجارة العالمية. وتمثل أهم مظاهر العولمة في أ - زيادة الصادرات السلعية والخدمات.

تضاعف الصادرات السلعية الدولية، حيث بلغت سرعة نمو التجارة العالمية ضعف سرعة نمو الناتج المحلي العالمي، كما زادت مساهمة الخدمات في التجارة الدولية من ١٥٪ - إلى ٢٠٪.

ب - زيادة حركة تصدير رؤوس الأموال، إذ زاد تدفق رؤوس الأموال الخاصة بمرسوط مستوى يعوق ٧٪.

ج - اندماج الأسواق العالمية سواء أسواق المنتجات أو أسواق المال فيما يظل سوق العمل في حالة تجزئة وانقسام.

أما عن آثارها الاقتصادية فإن المثبعين لها يرون أنها سوف تفصي إلى آثارا موجبة، ناسيما على أن العالم عندما يصبح سوقا واحدة، بما يؤدي إلى استخدام اكفا للموارد العالمية وبالتالي تزيد رفاهية المستهلك والمنتج. أما المعارضون فيرون أنها ستفضي إلى تكريس مصالح الدول المقدمة وتميش الدول المتخلفة، وتعمق تخلفها، كما انهم يرون أنها تحمل في طياتها تناقضات قد تفوضها، وتمثل في تراجع دور الدولة القومية، وعدم وجود تظيمات بديلة على المستوى العالمي، وكذا الاتجاه المتزايد نحو التكتل

المبحث الثاني

الشركات متعددة الجنسية

في

غمار الثورة التكنولوجية

سبق أن رأينا أن الشركات متعددة الجنسية هي المهد الأساسي للعولمة متوسلة في ذلك بمسجلات الثورة التكنولوجية، كما أنها تمهد تشكيل أعماط الإنتاج والاستهلاك باستخدامها لنظام جديد لتقسيم العمل الدولي، قد يؤدي إلى انتهاء الدولة القومية ويهدف هذا البحث إلى بيان وإبراز العلاقة بينهما وبيان دورهما في العولمة، ولتحقيق ذلك سنعرض لتعريف الشركات متعددة الجنسية وشأنها وتطورها ثم نعرض لمفهوم التكنولوجيا وخصائصها ومراحل تطورها، والعلاقة بينها وبين الشركات متعددة الجنسية ودورها في العولمة.

أولاً : إشكالية المصطلح والتعريف:

بادئ ذي بدء، هناك خلاف حول المصطلح، إذ يفضل القانونيون الدوليون المصطلح Multi Nationals لكونه يعبر في رأيهم عن قيام شركات معينة بإنشاء فروع لها أو شركات تابعة لها في الخارج طبقاً لأحكام القوانين الوطنية للدولة المضيفة، وبالتالي تعدد الجنسية لنفس الشركة والشركة من وجهة نظرهم هي شخص قانوني، والشخصية القانونية تمتنع بجمسية واحدة، هي جمسية الدولة الموحدة بما، إلا أن الشركة متعددة الجنسية هي عدة شركات تنشأ في دول مختلفة، وتخضع كل منها لقانون الدولة المضيفة^١.

^١ للوقوف على مزيد من التفاصيل حول وجهة النظر هذه انظر:

د. حسام عيسى، الشركات المتعددة القوميات: دراسة في الأوجه القانونية والاقتصادية للتركيز الرأسمالي المعاصر، (بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٢)، ص ١٦٩.

بينما يذهب الاقتصاديون إلى أن الوضع العملي لهذه الشركات يختلف عن وضعها القانوني، ذلك أن الشركات المنشأة في الدول المصنفة إن هي إلا شركات تابعة للمركز الرئيسي الذي يحتفظ بالسيطرة وبالتالي فهم يفضلون اصطلاح الشركات متعددة الجنسية Transnational Corporation .

في حين يؤثر البعض استخدام اصطلاح الشركات دولية النشاط International Business Corporation كديل للمصطلحين السابقين، وذلك تأسيسا على أن هذه الشركات تزاوّل نشاطها في عدد كبير من الدول، كما أن هذا الاصطلاح يبين دور هذه الشركات في صياغة غط جديد للتقسيم الدولي للعمل من خلال عوامة العملية الإنتاجية^١، إلا أن هذا المصطلح لا يصلح للتعبير عن طبيعة هذه الشركات، حيث أن عالمية رأس المال ظاهرة ليست جديدة، وبالتالي فإن هذا المصطلح لا يصلح للتعبير عن الظاهرة موضوع البحث والتي غمت واستشرت بعد الحرب العالمية الثانية، كما وإن هذا المصطلح لا يميز بين الأشكال المتعلقة لرأس المال العالمي، مثل التجارة العالمية والاقتراض والائتمان الدولي والاستثمار الأجنبي المباشر، فصلا عن الأنماط المتحدثة مثل نقل التكنولوجيا وعقود الإدارة والخدمات، كما يغفل التغيرات في الهيكل التنظيمي لتلك الشركات وكذا علاقات الهيمنة، فضلا عن التغيرات التي تتنبأ التكوين الرأسمالي الاحتكاري المعاصر^٢.

هذا ولقد استقر المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عام ٧٢ على تسمية هذه النوعية من الشركات باسم Transnational Corporations الشركات متعددة الجنسية، بل إنها أسست مركزا باسم الشركات متعددة الجنسية وذلك تأسيسا على أن مصطلح Multinational يركز على ملكية شركة لأفراد أو هيئات من جنسيات مختلفة، يتوي في ذلك تملكها لفروع خارجية أو عدم تملكها^٣، أما مصطلح Transnational فيوضح العلاقة بين الشركة

^١ وللوقوف على عرض مفصل لأراء أصحاب هذا الاتجاه انظر:

د محمد إبراهيم عبد الرحمن، الشركات دولية النشاط، كتاب الأهرام الاقتصادي رقم ٣٣، نوفمبر ١٩٩٠، ص ٢٨-٣٦.

^٢ د. محمد السيد سميد، الشركات متعددة الجنسيات، منشور في: العرب والارومة الاقتصادية العالمية، حوار الشمال والجنوب وأزمة تقسيم العمل الدولي، الشركات متعددة الجنسية، الحلقة النقاشية الثامنة لمعهد التخطيط العربي بالكويت، (نيقوسيا دار الشباب للنشر، ١٩٨٦)، ص ١١٥ - ١١٧.

3 UN, The Impact of Multinational Corporation on Development & World Polices, Dec. E/SSO/ REV.(New York: UN,1974),P25

الام ورؤاها في الدول الأخرى. وبالتالي فهي ليست شركات متعددة الجنسية، ولكنها شركة واحدة لها فروع دولية عديدة تعمل تحت سيطرتها وفقا للاستراتيجية التي ترميها لها وقد أخذت هذه الدراسة بالنسبة المقترحة من الأمم المتحدة، نظرا لتناسيها مع التعريف الاقتصادي لهذه النوعية من الشركات.

وإذا كان الاتفاق على مصطلح يعبر عن هذه النوعية من الشركات بين الجدل، فإن تعريفها أكثر إثارة للجدل. حيث لا يوجد اتفاق عام على تعريفها، فهناك من يظنون إلى هذه الشركات من زاوية قانونية بحتة، بينما يحرص الإداريون اهتمامهم في الجوانب التنظيمية، في حين يصب اهتمام الاقتصاديين على الجوانب الاقتصادية لتلك الشركات، بل أن هناك من يتركز اهتمامهم في المجال الجغرافي الذي يتم فيه ممارسة تلك الشركات لنشاطها الاستثماري من حيث كونه محليا أو أجنبيا، وبذلك تكون الشركات متعددة الجنسية إذا مارست نشاطها في دولتين على الأقل. بالإضافة إلى آخرين يوجهون عنايتهم إلى عامل الحجم فتكون الشركة متعددة الجنسية إذا كانت تضم مجموعة من الفروع في ظل استراتيجية استثمارية واحدة والمقام لا يتسع هنا لاستعراض هذه التعريفات وانتقادها^١

ويمكن تعريف الشركات متعددة الجنسية بأنها:

وحدات ضخمة الحجم تبنى استراتيجية محددة تستهدف تعظيم أرباحها على مستوى جميع الفروع في الأجل الطويل على مستوى الدولي متوسلة في ذلك بساحدث الأساليب التكنولوجية

ويتضح من هذا التعريف أن الشركات متعددة الجنسية هي وحدات ضخمة ولكن ما هو معيار ضخامة الحجم، توجد عدة معايير للضخامة، منها رأس المال والعمالة وحجم الإنتاج والإيرادات الإجمالية والقيمة المضافة ورقم الأعمال (المبيعات) والقيمة المضافة للشركات والاستثمارات.

^١ للوقوف على بعض هذه التعاريف انظر: رجاء يوسف عز الدين، الشركات العابرة للقوميات ودورها في التنمية الاقتصادية في مصر في ضوء سياسة الانفتاح الاقتصادي، رسالة ماجستير غير منشورة، مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٨٤، أول نفس الموضوع انظر كذلك عقيلة عز الدين محمد طه، اثر الاستثمار الاجنبي ونقل التكنولوجيا على التنمية الاقتصادية في مصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٩٠، ص ٣٤٠ - ٣٤٧

وبلاحظ عدم ملائمة الثلاثة معايير الأولى .

فبالنسبة لمعيار رأس المال: لا يعتبر ملائمة للتعبير عن ضخامة تلك الشركات في ضوء استراتيجيتها التمويلية التي تقوم على الاعتماد على مصادر التمويل الخارجي فهي تحصل على احتياجاتها التمويلية من الأسواق المالية المعونة دون الإحلال ببطرقه على الإدارة، حيث أن الأسهم تكون موزعة على عدد كبير جدا من المساهمين في دول متعددة ويصعب التنسيق بينهم بل قد يتعذر في معظم الأحوال حضورهم الجمعيات العمومية للشركات. كما أنها تمول كل فرع استادا إلى التمويل اأعلى الناح في الدول المضيفة مع الاحتفاظ بالسيطرة على الإدارة.

وفي بعض الأحيان تقوم تلك الشركات بالإدارة دون التملك، ناهيك عن السيطرة من خلال عمليات مقاولات الباطن، وبالتالي فإن معيار رأس المال لا يصلح للتعبير عن ضخامة هذه الشركات وأكبر دليل على ذلك أن حقوق الملكية لأكبر خمسائة شركة عالمية عام ١٩٩٨ بلغت ٣٥٤٢٣٣,٨ بليون دولار، في حين بلغت أصول نفس الشركات في ذات العام ٣٨٩٨٩,٣ بليون دولار^١ أي بنسبة ١١٪ تقريبا.

ويعرض الجدول الآتي لحة عن أكبر خمسائة شركة عالمية عام ١٩٩٨

جدول رقم (٢)

لحة عن أكبر خمسائة شركة عالمية لعام ١٩٩٨

| البيان | بالبليون دولار | نسبة التغير |
|---------|----------------|-------------|
| الإيراد | ١١٤٦٣,٤ | ٠,١ |
| الأرباح | ٤٤٠,٣ | ٢,٦- |
| الأصول | ٣٨٩٨٩,٣ | ١٤ |
| العمالة | ٣٩٦٨٥٦٢٤ | ٨ |

Source : Jeremy Kahn, the Fourtune Global 5 Hundred. The World's Largest Corporation , Fourtune August 2,1999,P.106.

كما أن معيار العمالة غير ملائم، حيث انه نتيجة للتقدم التكنولوجي، زادت إتاحة العمال، وقل عددهم، ويمكن للتدليل على ذلك أن نذكر أن شركة ITOCHU اليابانية والتي تحصل

^١ Global 5 hundred Ranked By Performance, Fortune, August 2,1999,P.F.14.

المركز السادس في قائمة أكبر خمسمائة شركة عالمية لم يزيد عدد العمال بها عن ٥٧٧٥ عاملاً، وبما يقل عن عدد عمال شركة غرل في دولة نامية.

أما معيار حجم الإنتاج فهو غير ملائم بسبب التنوع الشديد في منتجات هذه الشركات.

أما المعايير الخمسة الأخرى فيمكن اعتبارها ملائمة للتعبير عن ضخامة هذه الشركات ولعل أكثرها شيوعاً وقبولاً معيار رقم الأعمال (المبيعات).

كما يجب أن تعمل هذه الوحدات في ظل استراتيجية محددة. وتستهدف هذه الاستراتيجية تحقيق أقصى ربحية ممكنة في الأجل الطويل، أي أنها قد تتحمل بعض الخسائر في الأجل القصير ومن جميع فروعها أي أنها قد تحقق خسائر في بعض الفروع. وتقوم هذه الإستراتيجية على عولة الإنتاج والتسويق، وذلك من خلال عمليات التصكك الرأسي للعمليات الإنتاجية بين الدول ثم تحقيق التكامل أفقياً داخل كل دولة ورأسياً (للأمام وللخلف) بين مجموعة من الدول كما تقوم بعولة التمويل على النحو السابق بيانه.

وإن كان البعض يميل إلى قصر تعريف الشركات متعددة الجنسيه على الشركات الإنتاجية فقط باعتبار أن ما تقوم به الشركات التجارية يعتبر امتداداً لنشاط التصدير، وإن الشركات الإنتاجية هي فقط التي تقوم بعمليات عولة الإنتاج، إلا أن لرأي الراجح أن نشاط الشركات التجارية يعتبر من قبيل عولة التسويق وهو المقدمة الأولى لعولة الإنتاج.

على أن تعيد هذه الاستراتيجية يتطلب وجود مركزية في إدارة هذه الشركات، لها قدرة رسم الخطط والسياسات الملائمة واتخاذ القرارات الاستراتيجية التي يتم تنفيذها من خلال الفروع ولا يمكن تصور وجود إدارة مركزية لشركة متعددة الفروع والأنشطة وعالية النشاط، دون التطور التكنولوجي الذي أتاح وسائل اتصالات متقدمة، وحاسبات إلكترونية دقيقة، وبالتالي تمكن من متابعة تنفيذ القرارات الاستراتيجية واحكام سيطرتها على الفروع.

كما يجب أن تتسم الوحدات التابعة لتلك الشركات بالتنوع، ويعكس الجانب الآخر من التعريف أنها وحدات تتمتع بالتنوع في الأنشطة وموزعة على المستوى الدولي، فأما كونها وحدات متنوعة الأنشطة والمنتجات فمردده محاولة هذه الشركات تقليل المخاطر، حيث أن هذا النوع يقلل احتمالات الخسارة، فالخسائر المحققة في نشاط أو منتج تغطيه أرباح نشاط أو منتج آخر.

ولم يعد هذا التنوع قاصراً على إنتاج سلعة رئيسية واحدة مع منتجات ثانوية، وإنما أصبح يقوم على إنتاج تشكيلة من المنتجات لا توجد بينها أي علاقة فية، مثل تملك الشركة الدولية للتلفزيون والتليفون ITT سلسلة فنادق شيراتون.

وقد يثور تساؤل عن عدد الوحدات التي يجب أن تتضمنها الشركة لكي تصنف بكونها شركة متعددة الجنسية؟ وقد تعددت الآراء في هذا الشأن، ولكن يمكن القول أن عدد الوحدات أو الفروع ليس مؤشراً لكون الشركة متعددة الجنسية، وإنما يعتبر مؤشراً للدرجة عالمية نشاطها، فالشركة تعتبر متعددة الجنسية حتى وإن كانت تملك فرعاً خارجياً واحداً، وإن كانت السمة الغالبة لهذه الشركات قيمتها بانتشار جغرافي واسع.

ويجب ملاحظة أن معظم هذه الشركات تنتمي للجدول الصناعية المتقدمة وبين الجدول التالي مدى سيطرة تلك الدول على النسبة الغالبة لأكبر خمس مائة شركة عالمية في عام ١٩٩٨.

جدول رقم (٣)
توزيع أكبر خمس مائة شركة عالمية

| الدولة | عدد الشركات | % الإجمالي للشركات الكبرى | الإيرادات بالبلون دولار | % الإجمالي للإيرادات | الأرباح بالبلون دولار | % الإجمالي للأرباح |
|------------------|-------------|---------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|--------------------|
| الولايات المتحدة | ١٨٥ | ٣٧ | ٤٣٢٤,٩ | ٣٦,٩ | ٢٥٥١٧٣,١ | ٥٨ |
| اليابان | ١٠٠ | ٢٠ | ٢٥٤٢,٢ | ٢٢,٢ | ٩١٥١,١ | ٢,٩ |
| ألمانيا | ٤٢ | ٨ | ١١٩٥,٥ | ١٠,٤ | ٥٢٨,٨ | ٠,١٢ |
| فرنسا | ٣٩ | ٨ | ٨٨١,٦ | ٧,٧ | ٢٨٤٠٥,١ | ٦,٥ |
| بريطانيا | ٣٨ | ٨ | ٧١٩,٣ | ٦,٣ | ٤٨٨٨٥,٧ | ١١,١ |
| الإجمالي | ٤٠٤ | ٨١ | ٩٥٦٣,٥ | ٨٣,٥ | ٣٢٣٨٤١,٦ | ٧٣,٦ |

(١) لم يدخل في حساب الشركات البريطانية شركتان استثمار مشترك بريطاني / هولندي ورأسهما

يبلغ ١٣٩,٦ بلون دولار.

- الجدول من إعداد الباحث استناداً على بيانات - Ibid.

يبين من الجدول السابق أن خمس دول فقط تمتلك أكثر من ٨٠٪ من أكبر خمسمائة شركة عالمية تمثل إيراداتها نحو ٨٣,٥ ٪ من إجمالي إيرادات الخمسمائة شركة، كما أن باقي الشركات موزع على الدول الصناعية المتقدمة الأخرى، والدول النامية يمحصر نصيبها فيما يلي: كوريا (تسع شركات)، كما توجد ست شركات في الصين والبرازيل (أربع شركات). وتايوان (شركتين)، وشركة واحدة في كل من الهند والمكسيك وفروبيلا وماليزيا.

وإن هذه الشركات لا تنقسم بالتركز على مستوى الدول فقط، وإنما قبل هذه الشركات إلى التركيز والاحتكار من خلال عمليات الاندماج Merge والسيطرة Take over أو التحالفات Alliances، وهذه الاندماجات تزيد من عمق هذه الشركات، لمثلاً شركة ديملو كانت تحتل المركز السابع والعشرين من أكبر خمسمائة شركة عالمية عام ١٩٩٧ وشركة كريسلر كانت تحتل المركز الخامس والعشرين، وقد اندمجتا في شركة كريسلر واحتلت الشركة الجديدة المركز الثاني من أكبر خمسمائة شركة عالمية عام ١٩٩٨.

ثانياً : النشأة وأسباب التطور:

منذ فجر القرن السابع عشر ظهرت شركات احتكارية عملاقة في مجال التجارة الخارجية لبعض المواد الاستهلاكية مثل الشركة البريطانية للهند الشرقية عام (١٦٠٠) كما انشأ الاستعمار البريطاني في المستعمرات الأمريكية شركة خليج هدسون واحتكر التجارة بين بريطانيا وبعض مستعمراتها في أمريكا الشمالية، وكانت هذه الشركات العملاقة تعد سياسات الدولة الأم التي كانت تقوم على تصدير المصنوعات مقابل المواد الأولية.

ولكن لا يمكن الزعم بأن هذا النوع من الشركات ينتمي إلى، أو يعتبر بداية لظاهرة الشركات متعددة الجنسيه، وإنما يمكن إرجاع جذور هذه الظاهرة إلى نهاية القرن التاسع عشر حيث ظهر شركات وطية عملاقة في مجالات الصلب والبرول والورق... وغيرها كنتيجة لاندماج عدة شركات، وهي فترة ظهور نمط احتكارات Trusts وقد زحفت هذه الشركات إلى الدول الخارجية لاستثمار أموالها بعد تثبيت أقدامها في السوق المحلي.

وقد أخذت هذه الظاهرة في التزايد في عشرينيات القرن الحالى، وبحلول عام ١٩٣٩، أقامت مائة سبع وثمانون شركة أمريكية سبعمائة وخمسة عشر فرعاً خارج الولايات المتحدة منها

ثلاثمائة وخمسة وثلاثين في أوروبا، ومائة وتسعة وستين في كندا، ومائة وأربعة عشر فرعاً في أمريكا الجنوبية والباقي موزعة في أماكن أخرى من العالم^١.

ومن منتصف الخمسينيات من هذا القرن بدأت موجة جديدة من موجسات نحو هذه الشركات، تلحقها موجة أخرى خلال حقبة السبعينات بعد دخول الاقتصاد الرأسمالي العالمي في أزمة المعاصرة حيث نالت معدلات الأرباح إلى التناقص، كما زادت الفجوة بين الادخار والاستثمار، فاتجهت تلك الشركات إلى الخارج للاستفادة من فروق أسعار المدخلات.

على أن النمو المكثف هذه الظاهرة تم منذ منتصف الثمانينات وحتى الآن، وذلك نتيجة لزيادة متوسط الدخل في تلك الدول من ناحية كما أن العديد من الدول من بينها -دول نامية- قدمت العديد من التسهيلات والضمانات، والحوافز لجذب هذه الشركات وذلك في إطار سياستها الليبرالية في ضوء توجهات صندوق النقد والبنك على النحو المفصل في البحث السابق.

على أنه يمكن التمييز بين ثلاثة مراحل مرت بها هذه الشركات لعملية الإنتاج^٢:

المرحلة الأولى إقامة وحدات في الخارج مستقلة من الناحية القانونية، وقد شاع هذا النمط في الربع الأخير من القرن التاسع عشر حتى الحرب العالمية الثانية، أي خلال فترة الثورة الصناعية الأولى وما تم في إطارها من تخصص وتقسيم دولي للعمل على أساس دول صناعية وأخرى موردة للمواد الخام، وقد قامت شركات في المستعمرات تابعة للشركات الدولية العملاقة، أي أما تقوم على ملكية الشركة الأم كلياً أو جزئياً لرأس مال الشركة التابعة.

المرحلة الثانية وهي تقوم على التعامل البسيط، حيث قامت بعض الشركات متعددة الجنسيات بفعل بعض أنشطتها الصناعية في دول معينة للاستفادة من رخص العمالة أو المواد الخام وتنميط الصاعات المقونة في عمليات التجميع أو صنع مكونات هامة تحت اهيمنة التكنولوجيا والمالية والتسويقية للشركات الأم وبالتالي فإن هذه الأنشطة متكاملة مع الصاعات الموحدة في الدولة

¹ Raymon Vernon: "The Economic Consequences of U.S. Foreign Direct Investments" in Robert E. Baldwin and J. D. Richardson (eds.), International Trade and Finance (Boston: Little Brown & Co., 1974), P.P. 285 - 289

^٢ د. محمد عبد الشيع عيسى، "النظام الاقتصادي في مرحلة انتقالية: دراسة في الاقتصاد السياسي الدولي مع اشارات الى الوطن العربي، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٢٤، إبريل ١٩٩٠، ص ٢١٤ - ٢١٥.

الأم وهما لا تمنح الدولة الأم إلى ثلث الفروع على عكس الحالة الأولى. وقد سادت هذه المرحلة من أواخر الستينات حتى بداية الثمانينات.

أما المرحلة الثالثة - فتبجعة لثورة المعلومات تمكنت هذه الشركات من تطبيق صيغة التكامل المعقد، من خلال السماح للفروع بالقيام بأعمال الإنتاج والتسويق والتمويل والبحث والتطوير المتعلقة بنشاط الشركة الأم على أساس عالمية النشاط كوحدة واحدة.

أي انه يمكن القول أن في المرحلة الأولى اهتمت الشركات متعددة الجنسيه بالحصول على المواد الخام وفي المرحلتين الثانية والثالثة ركزت على فتح أسواق لمنتجاتها، وإنتاج سلع وخدمات لحساب تلك الشركات لإعادة تصديرها والخلاف بينهما في درجة السيطرة على الفروع ومدى ما تتمتع به تلك الفروع من حرية في اتخاذ القرار.

ثالثا : أسباب تزايد ظاهرة الشركات متعددة الجنسية:

يمكن رد تزايد هذه الظاهرة إلى مجموعة من الأسباب لعل من أهمها:

المجموعة الأولى تداعيات الحرب العالمية الثانية:

تعتبر الحروب مصدرا لتوليد الأرباح، إذ أن صناعة السلاح وتمويلات الجيوش صناعة مربحة، كما تستفيد الصناعة والمجالات الإنتاجية من البحوث التي تجريها الحكومات لتطوير الأسلحة، وبعد أن تضع الحرب أوزارها فإن عمليات التعمير توحيد سوقا رائجا لمواد البناء والتشييد، وما يرتبط بها من صناعات.

وقد ترتب على انتهاء الحرب العالمية الثانية مجموعة من التداعيات كان لها آثارا بالغة على توسع وغو هذه الشركات وذلك على النحو الآتي :

١ - وقد ترتب على قيام الحرب العالمية الثانية ودخول أمريكا طرفا فيها وقيامها بتوفير معدات القتال والتمويلات لجيوش الحلفاء توسع كبير في الطاقات الإنتاجية لشركاتها. وبعد انتهاء الحرب، أصبح جزءا كبيرا من هذه الطاقات عاطلا، في حين أن أوروبا ما بعد الحرب كانت متعطشة لرؤوس الأموال والتكنولوجيا لإعادة الأعمار، وكان من الطبيعي أن تستمر الشركات الأمريكية فوانض أموالها في إنشاء فروع لها في أوروبا .

وقد ترتب على زيادة نمو الشركات الأمريكية في أوروبا دفع الشركات الأوروبية محاولة تطوير نفسها للحد من نمو الشركات الأمريكية، وبالتالي ظهرت الشركات الأوروبية متعددة الجنسية

٢ - أن مشروع مارشال قد أدى إلى توسع هذه الشركات من زاويتين أساسيتين:

أ - في إطار مشروع مارشال تحولت الصناعة الأوروبية إلى استهلاك النفط كمصدر للطاقة بديل للفحم، الأمر الذي استثمرته الشركات الأمريكية متعددة الجنسية، حيث كثفت من وجودها ونشر فروعها في الدول المتخلفة.

ب - أنه أدى إلى قيام السوق الأوروبية المشتركة التي أدت بدورها إلى توسيع نطاق السوق. وبالتالي أتاحت الفرصة لقيام شركات عملاقة للاستفادة من إمكانيات السوق الواسعة. وقد أغرت وفورات الحجم هذه الشركات بالتوسع في الأسواق الخارجية، ومن هنا كانت بداية إنشاء وتوسع الشركات الأوروبية.

٣ - كما أن قيام حركات التحرر الوطني وما تلاها من تغيرات أدت إلى تصفية الاستعمار بشكله التقليدي، جعل الدول المستعمرة تغير من نمط تدخلها، وما ترتب على نيل الحروب كوسيلة لحسم الخلافات بين الدول الرأسمالية، والتعايش السلمي فيما بينها لم يكن ممكناً إلا إذا تجاوزت الشركات الرأسمالية حدودها القومية وبدأت تنظر إلى السوق العالمي كوحدة واحدة.

المجموعة الثانية : طبيعة النظام الاقتصادي العالمي:

أ - الاتجاه العرولي لمعدلات الأرباح في الدول الرأسمالية المتقدمة بسبب ارتفاع معدلات الأجور فيها من جهة، ومحدودية الفرص الاستثمارية نتيجة للتركز الرأسمالي الشديد من جهة أخرى دفع الشركات إلى التوجه للبحث عن فرص استثمارية خارجياً، وضيق نطاق الأسواق المحلية في الدول المتقدمة. وعدم قدرة الأسواق المحلية على استيعاب منتجات الشركات العملاقة خاصة بعد استخدامها المكثف للتكنولوجيا من جهة ثالثة. الأمر الذي دفع هذه الشركات إلى الخروج إلى الإطار العالمي إنتاجاً وتوزيعاً بما يتلاءم مع قدرتها الإنتاجية والتسويقية.

ب - التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي أثرت التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي على توسع وانتشار الشركات متعددة الجنسية، من عدة جوانب:

ففي مؤتمر جاميكا عام ١٩٧٦ تم الاتفاق على التخلي عن نظام أسعار الصرف الثابتة، فأصبحت السياسات النقدية وسياسات الصرف الأجنبي ذات طبيعة ليبرالية، حيث اتجهت أسعار الصرف إلى

التعويل مع ما يستتبعه هذا النظام من حرية دخول وخروج العملات، وقد ساعد ذلك تلك الشركات للولوج للدول المضيفة بسهولة ويسر تحويل الأرباح وقوائم الاستثمار بسهولة ويسر، كما أن توسع واندماج أسواق المال العالمية على الحو السائف بانه في المبحث السابق أتاح لهذه الشركات فرصة الحصول على تمويل وتحريك المدخرات المحلية في أي دولة ترحل لها. كما أن السياسات الليبرالية المتبعة عالميا الآن، والتي تتبعها الدول المدينة في إطار سياسات الشيت الاقتصادي والتكيف الميكلي، تكفل الضمانات والامتيازات والحوافز الاستثمارية لتلك الشركات بل وأكثر من ذلك فان معظم الدول أصبحت تشدد ود هذه الشركات أو تعمل على جذب الاستثمارات الأجنبية في ضوء تغير توجهات هذه الدول تحت دعوى العولمة والتحرير وانتهاء حقبة التوجه نحو التنمية المستقلة.

ج - يضاف إلى ما سبق أن الثورة التكنولوجية مكنت تلك الشركات من الانتشار الواسع مما أتاحته من نظم معلومات وأساليب اتصال متقدمة، تمكّنها من السيطرة على منات بل آلاف العروع المنتشرة في كافة بقاع الأرض، كما أن هذه الثورة التكنولوجية مكنت من زيادة الإنتاجية. وخفض تكلفة المواد الأمر الذي أدى إلى زيادة الأرباح وتراكمها، وبالتالي مزيد من توسع تلك الشركات. وفي هذا ما يقودنا للحديث عن الثورة التكنولوجية وعلاقتها بالشركات متعددة الجنسية ودورها في العولمة والتقسيم الدولي للعمل. إلا أن ذلك يتطلب تحديد مفهومها وخصائصها وتطورها ابتداء.

رابعا : مفهوم التكنولوجيا:

هي مصطلح إغريقي مكون من مقطعين Techno بمعنى الفن أو المهارة في صنع المنتجات. و Logy وتعني العلم وبالتالي يرى أنها تعني علم العنون الإنتاجية^١. أي ما يطلق عليه الصناعة، ولهذا يميل البعض إلى تعريفها بأنها العلم الذي يدرس الصانع^٢.

ويمكن تعريف التكنولوجيا بأنها "مجموعة المعارف النظرية والعملية المستخدمة في إنتاج سلع وخدمات"^٣. "المعارف النظرية هي التي تؤدي إلى الاختراع والتوصل إلى استحداث طرق

^١ Harry G. Johnson, Technology & Economic Interdependency, (London: Macmillan Press Limited, 1975), P. 10.

^٢ د إسماعيل صبري عبد الله، استراتيجية التنمية في مصر، أبحاث المؤتمر العلمي الثاني للاقتصاديين المصريين، (القاهرة: اللجنة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٢) ص ٥٢٩.

^٣ د حسام عيسى، نقل التكنولوجيا كأداة للتنويع والتعبئة نظرة إلى المستقبل العربي من خلال التجربة المصرية، في المعهد العربي للتخطيط (الكويت) مستقبل التنمية في الوطن العربي (دراسات مستقبلية)، مستقبل التصنيع

إنتاجية، وهي نتاج عمل الباحثين والعلماء، وتوافرها شرط ضروري للتطور التكنولوجي. بينما المعارف العلمية هي مهارات مكتسبة تستغل في تطبيق المخترعات، أو المعارف النظرية لإنتاج السلع والخدمات، وهي تتم في إطار الوحدة الإنتاجية وهي دور المنظم.

وعلى ذلك يمكن القول أن التكنولوجيا هي المجموع الكلي للمعارف النظرية والعملية معاً^١ فالمعارف العملية وحدها ليست هي التكنولوجيا فهي لا تعدو كونها منتجاً من منتجاتها، حيث أن التكنولوجيا هي ابتكار تقنيات جديدة واعدادها واستعمالها، والتقنيات هي توليفة من العمليات المستخدمة لإنتاج سلعة معينة^٢. على أنه يبقى التأكيد على أن توافر المعارف النظرية والعملية والقدرة على تطبيقها ليس إلا شرطاً ضرورياً للتطور التكنولوجي، ويتمثل الشرط الكافي في وجود طلب فعلي على التكنولوجيا من قبل النظام الإنتاجي ولعل ابلغ دليل على ذلك أن الشركات الصناعية الاحتكارية كانت تشتري البحوث والاختراعات لمنع تنفيذها وبالتالي مرت فترة ملين الحربين دون ظهور مخترعات حديثة^٣، أما الآن فتلك الشركات تتخذ من التكنولوجيا أداة لريادة نصيبها من السوق، بل وفتح أسواق جديدة وبالتالي فهي تمول البحث والتطور بسخاء. الأمر الذي أدّى إلى تطور علمي مذهل في فترة زمنية وجيزة على النحو الذي سنعرضه فيما بعد.

خامساً : خصائص التكنولوجيا:

التكنولوجيا هي أصل من أصول المشاة، فمثل ذلك بالنقد الفني ولكنها ليست عرضة للإهلاك المادي. أي أنها لا تبلى بالاستخدام، وإنما تبلى نتيجة ظهور تكنولوجيا أكثر تطوراً، يمكن تعدد مستخدميها في ذات الوقت، كما يمكن نقلها بتكلفة منخفضة مقارنة بتكلفة إنتاجها^٤. إلا أنه يتعين أن يؤخذ في الاعتبار أن إحدى الخصائص الهامة للتكنولوجيا هي خصوصيتها لمبدأ الاستبعاد، أي أن منتجي التكنولوجيا يقصرون استخدامها على أنفسهم ويستبعدون غيرهم من استخدامها، ولا

والتكنولوجيا في ضوء الخبرة الخليجية والمصرية، محاضرات الحلقة النقاشية الحادية عشر ديسمبر ٨٧ - أبريل ٨٨، (دمشق: طلاس للدراسات والترجمة والنشر، ١٩٨٩م)، ص ٩٥.

^١ فبان محمد طاهر، مشكلة نقل التكنولوجيا: دراسة لبعض الأبعاد السياسية والاجتماعية، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٦م)، ص ٢٦.

^٢ د. حسام عيسى، نقل التكنولوجيا كأداة التدويل والنتيجة، مرجع سبق ذكره، ص ٩٥.

^٣ د. إسماعيل صبري عبد الله، الكوكبة، المدير العربي، مرجع سبق ذكره، ص ١٩.

^٤ د. حسام عيسى، نقل التكنولوجيا كأداة للتدويل والنتيجة، مرجع سبق ذكره، ص ٩٧.

يجوز الاحتجاج بأن منتحى التكنولوجيا غالبا ما يقومون بنقلها إلى الآخرين، ذلك أن عملية نقل التكنولوجيا غالبا ما تتعلق بنقل تكنولوجيا قديمة على الحو الذي سبغله في البحث القادف، وحتى في حالة نقل التكنولوجيا الحديثة فإنه يجب أن نغيز بين: النقل الداخلي للتكنولوجيا وهو ما تقوم به الشركات متعددة الجنسية من نقل التكنولوجيا بين المركز الرئيسي في الدولة الأم وفروعها في الدول المضيفة، وهذا النقل للتكنولوجيا لا يفيد الدول المضيفة في شئ حيث أنه مارال داخل نطاق الشركة نفسها خصوصا في ضوء التقسيم الدولي الجديد للعمل حيث ما يتم إنتاجه في كل دولة إن هو إلا جزء ضئيل من عملية إنتاجية معقدة موزعة على عدد من الدول. أما النقل الخارجي للتكنولوجيا فهو ما يعرف بعقود تسليم المفتاح Turn Key ، فغالبا ما يوصف بأنه نقل خالي من التكنولوجيا.

سادسا : التطور التكنولوجي :

مر التطور التكنولوجي المعاصر بثلاث مراحل:-

المرحلة الأولى (الثورة الصناعية الأولى):

بدأت تلك الثورة في إنجلترا وقد انتقلت منها فيما بعد إلى الولايات المتحدة والدول الأوروبية ثم إلى الاتحاد السوفيتي واليابان في الربع الأخير من القرن الثامن عشر، واستمر حتى الحرب العالمية الثانية، وتمت تلك الثورة في نقل المعبء العضلي وجزء من المعبء الذهني الذي يمارسه العامل إلى الآلة، وكان اكتشاف الطاقة البخارية والصاعات الميكانيكية إيذانا ببدء هذه الثورة، وخلال القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين ظهرت مصادر جديدة للطاقة تتمثل في النفط والكهرباء، وصناعة معدات النقل الحديثة برا وبحرا وجوا.

المرحلة الثانية (الثورة الصناعية الثانية):

بدأت بمهاية الحرب العالمية الثانية حتى أوائل السبعينات، ويطلق عليها الثورة العلمية التكنولوجية، وتقوم على الاتوماتية، التي أدت إلى نقل جزء من المعبء الذهني إلى الآلة، وقد ارتكزت هذه الثورة على التقدم التكنولوجي الذي تم في غمار الحرب الطاقة النووية وبرز صناعاتها هي الصاعات الإلكترونية والصاعات العسكرية وأسلحة الدمار الشامل والصواريخ عابرة القارات ومتعددة الرؤوس النووية وذاتية الدفع والأقمار الصناعية ورسن ومحطات الفضاء وتطور الآلات

ومعدات النقل من خلال وسائل التحكم الذاتي الأتوماتيكي^١، وقد استفادت قطاعات الإنتاج المدني بصفة خاصة الشركات متعددة الحسبة من نتائج البحوث والتطوير والمجرات التكنولوجية التي تجريبها الدولة لدعم قدرتها العسكرية إذ يكفي أن نذكر على سبيل المثال أن الطائرة البوينج ٧٠٧، والتي احتلت المكانة الأولى لأكثر من ١٥ عاما هي المقابل المدني لقاذفة القابل B ٥٤٢، والتي غطى تكاليف بحثها البتاحون^٢. وقد تركزت هذه الثورة أساسا في الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي السابق.

المرحلة الثالثة (الثورة الصناعية الثالثة):

تركزت في الولايات المتحدة واليابان والدول الأوروبية وهي تركز على الأعمدة الآتية:

- ١ - العلوماتية Informatics وهي ثمرة تزاوج تكنولوجيا المعلومات التي تتمثل في صنع الأجهزة الإلكترونية الدقيقة والتي تعمل بتقنيات الذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا الاتصالات عن بعد Telematics والتي توظف الأقمار الصناعية والكابلات الضوئية تحت الماء.
- ٢ - التكنولوجيا الحيوية: تستهدف تحسين الصفات السلوكية للنبات والحيوان وتطور الحاسبات الإلكترونية من خلال الشبكات العصبية، حيث نشأ ما يعرف باسم العصر الجيني The Genetic Age والذي سيفتح آفاقا جديدة في الهندسة الوراثية وسيؤدي إلى توفير الغذاء وكذا العلاج للأمراض المستعصية... الخ.
- ٣ - تكنولوجيا إحلال المواد: حيث تعرف بما يسمى The New Alchemy Age أو عصر المواد الجديدة، والتي سيكون لها أثر كبير على الدورة والثورة السية للموارد الاقتصادية حيث ستفتح آفاقا جديدة تتمثل في:
- أ - مواد فائقة التوصيل Super Conductor ، وهي تمكن من نقل الكهرباء بدون الفاقد المترتب على وجود مقاومة، وهذا سيؤثر على ترشيد استهلاك الطاقة، كما سيؤثر على نظم النقل (القطارات الطائرة Flying Trains).

^١ د. محمد عبد الشافع عيسى ، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٦ - ٢٠٧

^٢ د. إسماعيل صبري عبد الله ، محاضرة أقيمت في ندوة الآثار الاقتصادية للعملة في العالم الثالث وأوروبا الغربية، منشورة في مملوح الحبشي (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ٦٢.

ب - توفير أنواع جديدة من المعادن لها نفس خصائص المواد الطبيعية^١.

ج - ظهور مصادر جديدة للطاقة بديلة للنفط (الطاقة الشمسية والنوية).

وستؤدي هذه الثورة إلى ضياع الميزة النسبية التي تتمتع بها الدول المتخلفة في إنتاج وتصدير المواد الأولية، واتجاه أسعارها إلى النقص، وتتميز البلاد المتقدمة في إنتاج المواد الجديدة، إذ يفضل المهندسة الروائية زادت قدراتها على إنتاج المواد الأولية الخام والغذائية.

على أنه يمكن ملاحظة ثلاث مراحل مر بها إنتاج التكنولوجيا في المرحلة الأولى كان يتم إنتاج التكنولوجيا داخل الوحدة الإنتاجية بواسطة الفيين، وفي مرحلة تالية، تم فصلها عن العملية الإنتاجية ولكنها ظلت بداخل نفس الوحدة الإنتاجية، ثم تطور الأمر وأصبحت التكنولوجيا منتج مستقل، له قيمة استعماله وقيمة مبادلة وبالتالي ظهرت شركات متخصصة في إنتاج وتسويق التكنولوجيا.

سابعاً : الإنتاج العالمي للتكنولوجيا:

يضم إنتاج التكنولوجيا بالتركز في الدول المتقدمة، حيث أن الدول المتقدمة تخصص نسبة كبيرة من الدخل القومي تصل إلى نحو ٣٪ من ناتجها المحلي الإجمالي في المتوسط بينما تبلغ هذه النسبة نحو ٠,٦٪ في الدول المتخلفة من أن الإنفاق في الدول المتقدمة على البحث والتطوير يتجاوز ٨٥٪ من إجمالي الإنفاق العالمي على البحث والتطوير. بل أن الإنفاق على البحث والتطوير في الدول المتقدمة في تزايد مستمر في حين أن الإنفاق عليها يخفض بشدة في الدول المتخلفة

ولا يقتصر الأمر على الإنفاق على البحث والتطوير، ولكنه يمتد إلى المشتغلين به حيث يبلغ عدد العلماء والمهندسين المشتغلين بالبحث العلمي في تلك الدول نحو ٤ لكل ألف من السكان في المتوسط، بينما تبلغ في الدول المتخلفة نحو ٠,٢ لكل ألف من السكان.

كما أن توزيع إنتاج السلع الرأسمالية في العالم، يوضح تركيزها في الدول المتقدمة، بالإضافة إلى أن براءات الاختراع معظمها مركز في الدول الصناعية المتقدمة، وحتى براءات الاختراع الصادرة من الدول المتخلفة معظمها صادر من شركات تابعة للدول المتقدمة، ووفقاً لتلك المؤشرات

^١ شريف دلاور، تنافسية مصر في إطار النظام التكنولوجي الجديد، د. محمد السيد سعيد (محرر)، الثورة التكنولوجية، خيارات مصر للقرن ٢١، (القاهرة، مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية بسلاهورام، ١٩٩٦) ص ٧٦ - ٧٧.

فإن إمكانيات إنتاج التكنولوجيا يتركز ما يريد عن ٩٠٪ منها في الدول المتقدمة^١. أي أن الشركات متعددة الجنسية تتحكم في إنتاج التكنولوجيا، ولها نفوذها عالمياً. إذ توصل إحدى الدراسات أن تلك الشركات أسهمت بحوالي ٨٠٪ من الإنجازات التكنولوجية الحديثة وأن هذه الشركات تسيطر على أحدث المعدات التكنولوجية، بل وتمتد سلطتها إلى المجالات المأمول تطورها تكنولوجيا وذلك من خلال الإنفاق الهائل على البحوث والتطوير في هذه المجالات، وبالتالي فهي تحكم قبضتها على نسبة تتراوح بين ٨٠ - ٩٠ ٪ من إجمالي عمليات نقل التكنولوجيا إلى الدول المتخلفة^٢.

أي أن الشركات متعددة الجنسية أسهمت في تطوير وإنتاج التكنولوجيا إسهاماً كبيراً، كما أن التطور التكنولوجي أفضى إلى توسع تلك الشركات من خلال العلاقة الدائرية بينهما على النحو السابق بيانه.

ويمكن في هذا المجال أن نشير إلى أن الثورة التكنولوجية قد وفرت إمكانيات إرسال كميات ضخمة من البيانات بتكاليف منخفضة للغاية، وبالتالي مكنت الشركات متعددة الجنسية من تطبيق النوع الجغرافي في شتى مراحل الإنتاج بسهولة مع الاحتفاظ بسيطرتها الإدارية، بمعنى آخر، أن التكنولوجيا الحديثة أتاحت لتلك الشركات تخطي رفورات الحجم والتلوج إلى وفورات الطاق، أو أن تجمع بين الإنتاج ذي الحجم الكبير، والإنتاج المعد خصيصاً وفقاً لاحتياجات كل سوق على حدة^٣.

وقد تمكنت الشركات متعددة الجنسية من إرساء دعائم عولة الإنتاج والتسويق والتمويل - بل وتعميقها - من خلال الإمكانيات التي أتاحتها لها التطور التكنولوجي، مستخدمة بذلك نمطاً جديداً للتقسيم الدولي للعمل، وهذا هو موضوع البحث الثالث.

^١ UNESCO, Statistical Year Book, (Paris : UNESCO Publishing, 1995), P.5 - 17.

^٢ د نورا عبد الرحمن الهيش، ثورة التكنولوجيات الحديثة والنظام الاقتصادي العالمي، مجلة البحوث الاقتصادية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، ١٩٩٦، الصادرة عن الهيئة القومية للبحث العلمي، مركز بحوث العلوم الاقتصادية، بغداد، ص ١٤٨.

^٣ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، العولة والتحرير التنمية في مواجهة تباين جاذبين، مرجع سبق ذكره ص ٢٢.

الخلاصة:

يوجد خلاف حول مصطلح الشركات متعددة الجنسية وتعريفها، فمصطلح الشركات متعددة الجنسية يناسب التعريف الاقتصادي لتلك الشركات ويتماشى مع التسمية المقترحة من الأمم المتحدة، كما أنه يمكن تعريفها بأنها وحدات ضخمة الحجم تبنى استراتيجية محددة، تستهدف تعظيم أرباحها على مستوى جميع الفروع، في الأجل الطويل متوسلة في ذلك بأحدث الأساليب التكنولوجية.

- ويشر هذا التعريف حدلاً حول معيار الضخامة، غير أن انسب هذه المعايير معيار المبيعات (رقسم الأعمال).

- تنسم هذه لشركات بالتركز في الدول المتقدمة، كما أنها تميل إلى التركيز والاحتكار من خلال عمليات الاندماج والسيطرة والتحالقات.

- ترجع نشأة هذه الشركات إلى نهاية القرن التاسع عشر، وقد نشأت لاندماج عدة شركات وقد تزايدت الظاهرة خلال العشرينيات من القرن الحالي، إلا أن هذه الظاهرة تزايدت خلال الخمسينات، وتوسعت خلال السبعينات كنتيجة للأزمة المعاصرة للنظام الرأسمالي في محاولة للاستفادة من فروق أسعار المدخلات، إلا أن السور المكثف لهذه الشركات ثم خلال حقبة الثمانينات والتسعينات، لزيادة مستويات الدخول، والتوسع في تقديم صماتات للاستثمار.

- ويمكن رد أسباب تطور تلك الشركات إلى:

- محاولة استثمار الشركات الأمريكية لطاقتها المعطلة بعد الحرب العالمية الثانية، ومشروع مارشال وما ترتب عليه قيام السوق الأوروبية المشتركة ساعدت على نشأة شركات متعددة الجنسية في أوروبا، بالإضافة إلى الأزمة الاقتصادية المعاصرة واتجاه الأرباح إلى التناقص دفع الشركات للبحث عن فرص استثمارية في الخارج، فضلاً عن التوجهات الليبرالية للنظام الاقتصادي العالمي، والضرورة التكنولوجية بإمكاناتها.

- وتعرف التكنولوجيا بأنها مجموعة المعارف النظرية والعملية المستخدمة في إنتاج سلع وخدمات، وتنسم بأنها قتلل بالتقادم الفني دون المادي، ويمكن نقلها بتكلفة أقل كثيراً من تكلفة إنتاجها، كما تخضع لمبدأ الاستبعاد

- وقد مر التطور التكنولوجي بثلاثة مراحل:

-الثورة الصناعية الأولى: وتمثلت في نقل المعبء العضلي وجرء من المعبء الذهني إلى الآلة، وقامت على الطاقة البخارية واستغرقت القرن التاسع عشر ومتصف القرن العشرين وقد بدأت في إنجلترا وانتقلت منها إلى الدول الأوروبية والولايات المتحدة.

- الثورة الصناعية الثانية: وأدت إلى نقل جزء من المعبء الذهني إلى الآلة، وترتكز على الصاعنت الإلكترونية والصاعنت العسكرية وتركزت في الولايات المتحدة، والاتحاد السوفيتي السابق. الثورة الصناعية الثالثة تركت على المعلوماتية والتكنولوجيا الحيوية وتكنولوجيا إحلال المواد وهذه المراحل الثلاث تماثل مراحل تطور الشركات متعددة الجنسية.

ويتسم إنتاج التكنولوجيا بالتركز في الدول المتقدمة لتركز الشركات متعددة الجنسية بها، حيث تقوم هذه الشركات بتمويل البحوث والتطوير، وتستفيد من نتائجها في زيادة توسعها وعولمة الإنتاج والتسويق والتمويل، من خلال غط جديد للتقسيم الدولي للعمل.

المبحث الثالث

التقسيم الدولي للعمل

بين نظرية المزايا النسبية والمزايا التنافسية

في المجتمعات البدائية، كان نظام الإنتاج فيها مؤسسا على الاكتفاء الذاتي، أي أن كل فرد يقوم بإنتاج ما يكفي حاجته الأساسية، ومن ثم لم يكن هناك فائض، وبالتالي لم تنشأ الحاجة إلى المبادلة سواء بين الأفراد أو بين المجتمعات.

وبعد ربح من الزمن، اهتم الإنسان إلى التخصص، ووفقا لهذا النظام فإن كل فرد عليه أن يتخصص في إنتاج السلعة التي تؤهله مهاراته واستعداداته لإنتاجها، وعلى ذلك لم يعد ينتج كل السلع والخدمات التي يحتاجها، وإنما فقط ينتج سلعة واحدة، ولكي يحصل على احتياجاته من السلع الأخرى، عليه إنتاج فائض من السلعة التي يتخصص في إنتاجها، ويبادل هذا الفائض بفائض إنتاج الآخرين.

ونفس الفكرة طبق على معاملات الدول، حيث أن كل دولة تتخصص في إنتاج السلعة التي يمكنها إنتاجها بكفاءة أكثر، وتبادل فائض إنتاجها بها بفائض الدول الأخرى.

ثم ما لبث أن اهتم الإنسان إلى تقسيم العمل، حيث لم يعد الفرد متخصصا في إنتاج سلعة واحدة وإنما في إنتاج جزء من مكونات أو عملية أو مرحلة فقط من مراحل إنتاج السلعة.

واليوم نجد غطت تقسيم العمل الدولي قد تحول من التقسيم الذي يقوم على تخصص بعض البلدان في إنتاج نوعية معينة من السلع، وتخصص الدول الأخرى في إنتاج نوعية أخرى، إلى لمط يقوم على تحويل العالم إلى مصانع كبيرة وتقسيم مراحل إنتاج السلعة الواحدة بين عدة بلدان للاستفادة من فروق الأسعار والتسهيلات الموجودة في كل دولة من هذه الدول.

هذا على المستوى التطبيقي للتقسيم الدولي للعمل، ويلاحظ أن كل مرحلة من مراحل التقسيم كانت تساهم، بل وتدفعها نظريات اقتصادية لتبرر هذا النمط من أنماط التقسيم. وقد عرف الفكر الاقتصادي نظرية الميزة المطلقة والميزة النسبية. والأخيرة لحقتها تطورات عديدة لمحاولة استكمال جوانبها، وتفاذى ما بها من عيوب، كل هذا لتبرير النمط الأول من تقسيم العمل، أما في ظل النمط الثاني لتقسيم العمل فقد ظهرت عدة نظريات أخرى لتبريره، وأيضاً في إطار الميزة النسبية بل أن البعض تجاوزها وشرع في الحديث عن الميزة التفاضلية.

ويهدف هذا البحث إلى عرض عظمى التقسيم الدولي للعمل مع التركيز على النمط الحالي مع بيان دوافع كل منهما والنظريات التي يستند إليها.

أولاً : النمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل:

ظهر النمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل في غمار الثورة الصناعية الأولى، التي استندت على البخار والفحم وتمت في ظلها صناعة المنسوجات والحديد والنقل كما دعمتها الثورة الصناعية الثانية التي ارتكزت على الكهرباء والنفط وفي إطارها قامت وتطورت صاعات المواصلات والطائرات والسلع الاستهلاكية المعمرة

وقد كان هذا النمط للتقسيم الدولي للعمل لا يتعدى تخصص الدول المتخلفة في إنتاج وتصدير المواد الأولية بينما تخصص الدول المتقدمة في إنتاج وتصدير السلع الصناعية، أي أن المسألة ببساطة هي قيام الدول المتقدمة بتصنيع المواد الأولية التي تستوردها من الدول المتخلفة. مستخدمة في ذلك مصادر الطاقة التي تحصل عليها أيضاً من تلك الدول لتعيد تصديرها إلى ذات الدول مرة أخرى

وقد استند هذا النمط في بدايته على النظام الأسفاري، ثم تولت مؤسسات التمويل الدولية رعايته بعد الحرب العالمية الثانية، وعلى ذلك فللهذا النمط هيكلية واضحة، والعلاقات الاقتصادية في إطاره تقوم على التبادل اللامتكافئ^١. وأياً ما كانت الدوافع لهذا التقسيم، فإن وجود

^١ د مصطفى كامل السيد، التقسيم الدولي الجديد للعمل محاولة الاستكشاف، ورقة مقدمة إلى مؤتمر مصر واقتصاد عالمي جديد: التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه، إبريل ١٩٩٨، ص ٤.

السطر القديم للتقسيم استند إلى نظرية الميزة النسبية لتبريره، فقدم آدم سميث أول محاولة لتبرير التقسيم الدولي للعمل حيث رأى أن الدولة يجب أن تخصص في إنتاج السلع التي تمكها ظروفها الطبيعية من أن يكون لها في إنتاجها ميزة مطلقة Absolute Advantage ثم تبادل بالتص إنتاجها معها بفائض إنتاج الدول الأخرى.

وعجزت النظرية عن توضيح الكيفية التي تتعامل بها الدول التي لا تتمتع بميزة مطلقة في إنتاج أي سلعة، هل تطبق سياسة الاكتفاء الذاتي؟ أم تحاول أن تدخل ميدان التبادل الدولي؟ وجاءت نظرية دافيد ريكاردو بتقديم الإجابة على هذا التساؤل، إن التقسيم الدولي للعمل يتم على أساس التكاليف أو المزايا النسبية وليست المطلقة Comparative Advantage حيث تخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية عن الدول الأخرى، وبالتالي فإن التجارة الدولية تنشأ نتيجة اختلاف التكاليف النسبية لإنتاج السلع بين الدول، والذي يرجع إلى اختلاف إنتاجية العمل في كل نشاط من دولة إلى أخرى.

- مساهمة النيوكلاسيك في تطور نظرية الميزة النسبية (التركيز على جانب العرض):

ولما كانت هذه النظرية تركز على جانب العرض فقط وأغفلت جانب الطلب، وجاءت عدة محاولات في إطار المدرسة النيوكلاسيكية تذكر فيها نظرية القيم الدولية على يد جون ستوارت ميل، حيث أوضح أن نسبة التبادل التي يتم بمقتضاها تبادل السلع دولياً تتوقف على الطلب المتبادل، كما أن ألفريد مارشال قدم نفس التحليل السابق بطريقة بديهية، واستكمل فرائس ادجورث العمل الذي بدأه مارشال ولكهما تحلياً عن نظرية العمل في القيمة^١

كما أعاد هابرلر عرض نظرية المزايا النسبية متخلياً عن نظرية العمل في القيمة، ومستخدماً تكلفة الفرصة البديلة، وانتهى إلى أن تكلفة إنتاج سلعة معينة لا تقاس بكمية العمل المبذول في إنتاجها ولكنها تقدر بكمية السلع أو السلعة الأخرى التي كان من الممكن إنتاجها بذات الموارد المستخدمة في إنتاج هذه السلعة. وانتهى إلى أن الوضع التوازن في إنتاج كل من

^١ لمزيد من التفاصيل حول هذه النظرية انظر:

د. محمود يونس، اقتصاديات دولية، (الإسكندرية: قسم الاقتصاد بكلية التجارة)، ١٩٩٩، ص ٢٤-٤٢

السلعتين يحدد بنقطة تقاس خط السعر مع محميات إمكانيات الإنتاج، وبذلك يكسبون المعدل الحدي للإحلال لكل من السلعتين مساوياً لمعدل التبادل الداخلي بينهما^١ وكل المحاولات التي قدمها الكلاسيك لتطوير نظرية المزايا النسبية قد تمت تفسيراً للتجارة والتخصص الدولي. ولكنها لم تفلح في تفسير أسباب اختلاف التكاليف أو المزايا من دولة إلى أخرى من هنا جاءت محاولة نظرية هكشر/اولين تحاول تفسير أسباب اختلاف المقدرات أو المزايا النسبية للموارد بين الدول وفقاً لهذه النظرية، تخصص الدولة في إنتاج وتصدير السلعة التي تستخدم بكثرة عناصر الإنتاج المتوفرة لها، وتستورد السلع التي تعتمد الدول الأخرى في إنتاجها بكثرة على عناصر الإنتاج المتوفرة فيها.

وقد ترتب على شيوع هذه النظرية ظهور قناعة بأن غطى التقسيم الدولي للعمل الذي كان سائداً هو التقسيم الأمثل، حيث أن التجارة الدولية في ظل هذا النمط من أنماط التخصص ستؤدي إلى تقارب معدلات التبادل التجاري وتقارب الأسعار السببية لعناصر الإنتاج وهذا التقارب اعتبر على أنه بديلاً لانتقال عناصر الإنتاج. ومن هنا ظهرت عدة نظريات تربط بين التنمية والتجارة الدولية، بل وتعتبرها محرك النمو، ألا أن هناك العديد من الاقتصاديين شككوا في ذلك في ضوء الواقع المعلي، فظهرت الدراسة التي أعدها الاقتصادي الأمريكي ليونيف حيث اعتبر مدى صلاحية هذه النظرية بالنسبة للاقتصاد الأمريكي وتبين له تعارض النتائج التي حصل عليها مع ما ذهبت إليه تلك النظرية.

كما أن هناك العديد من الاقتصاديين استغلوا تلك النظرية، ابتداءً من لروطها غير الواقعية، وانتهاءً بنتائجها التي تعارض مع واقع الحال في الدول المتخلفة التي بالرغم من تسليمها بسط التقسيم الدولي للعمل، واندماجها فيه، انتظروا لحدوث التقارب في أسعار عوامل الإنتاج وتزايد النمو - على النحو الذي بشرتهم به تلك النظرية - ألا أن الفجوة بينها وبين الدول المتقدمة أخذت في التزايد

^١ لمزيد من التفاصيل والعرض البنيائي لتلك النظرية انظر المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ٤٢ - ٥٨

كما لاحظ العديد من الاقتصاديين (أمثال ميردال، وازل برينش، سنج) أن التجارة بين الدول المتقدمة والمتخلفة تزيد بمعدل أقل مما تتطور به بين الدول المتقدمة وبعضها البعض، الأمر الذي يتجلى فيه عدم تكافؤ في التجارة بين الدول المتخلفة والمتقدمة، على عكس ما ذهبت إليه نظرية المزايا النسبية سواء في شكلها الريكاردى أو المكشور/أوليفي ومن هنا ظهرت نظرية التبادل اللامتكاملي.

كما قدم استفاد آخر لصياغة هيكشر/أوليفي لنظرية المزايا النسبية، لكونها تقوم على تحليل ساكن مقارن، أي مقارنة وضع التوازن في الاقتصاد القومي قبل التجارة، مع وضع التوازن بعد قيامها. وهذا حاول البعض تطوير نظرية الميزة النسبية بإدخال التحليل الحركي عند تفسير أسباب قيام التجارة الدولية، فظهرت عدة مساهمات تقوم على التحليل الحركي، نذكر منها مساهمة ليندر، الذي أخذ في الاعتبار المنافسة الاحتكارية وقسم المنتجات إلى :

- منتجات أولية . وهي تخضع لقانون الميزة النسبية في تبادلها دولياً، وتبادلها يخضع لآمر واقع، هو توافر المواد الأولية في الدول المتخلفة وتوفرها في الدول المتقدمة، وهو في ذلك يتفق تماماً مع ما ذهبت إليه نظرية هيكشر/أوليفي.
- منتجات صناعية وتخضع في تبادلها للتشابه في هيكل الطلب بين الدول، اعتماداً على الاختلاف في تكاليف الإنتاج^١

ثانياً : النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل:

سبق أن رأينا أن الشركات متعددة الجنسية تلعب دوراً هاماً في مجال البحث والتطوير وتستثمر لنجاح هذه البحوث في تطوير إنتاجها وتعميم أرباحها، وقد استفادت هذه الشركات من ثمار الثورة التكنولوجية الثالثة : المتصلة في فتح آفاق جديدة واستخدام بدائل المواد الخام وتقديم وسائل الاتصال ونظم المعلومات في عولمة أسواق المنتجات ورؤوس الأموال، ثم شرعت في عولمة الإنتاج أيضاً، ومن هنا ظهر غط جديد للتقسيم الدولي للعمل، وهو لا يخرج عن تجربة العملية

^١ لمرضى مفصل هذه النظرية انظر،

د. محمود يونس، مرجع سبق ذكره، ص ٧٧ - ٨١.

الإنتاجية لإنتاج السلعة بين عدد من الدول، ونقل بعض الصاعات إلى دول أخرى، مع استمرار التحكم في شروط تجديد الإنتاج والمتمثلة في التحكم في إنتاج الغداء وتصديره عالمياً.

أي يمكن القول أن هناك محورين يركز عليهما النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل هما:

١ - القطاع الصناعي:

وتعد الشركات متعددة الجنسية نمط تقسيم العمل الدولي في القطاع الصناعي بأسلوبين متكاملين:

أ - عمليات التفكك الرأسي والتكامل الأفقي والرأسي على المستوى العالمي:

تقوم الشركات متعددة الجنسية بتجربة العمليات أو المراحل الإنتاجية اللازمة لإنتاج سلعة واحدة، وتوزيع هذه المراحل على عدة دول، أي أن المراحل الإنتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد، أصبحت تتم في عدة دول، وأصبح إنتاج سلعة واحدة يتم في مصنع عالمي أو كوني أي أن تقسيم العمل الذي كان يتم في إطار المصنع، أصبح يتم في إطار عالمي. وتستفيد الشركات من ذلك بالفروق في تكاليف الإنتاج بين دولة وأخرى من حيث توافر العمالة والمواد الخام وموارد الطاقة الرخيصة، والتساهل في قوانين البيئة، وتخفيض تكلفة العملية اللوجستية من نقل وتخزين وتغليف ناهيك عن الاستفادة من التسهيلات التي تمنحها الدول للاستثمار الأجنبي مثل الوفورات الضريبية والعمركية، وزيادة القدرة التنافسية داخل الأسواق المحلية حيث أن الدول التي يتم فيها الإنتاج الهائي يطر إلى المنتج على أنه محلياً، وعادة ما تقوم بالتجميع بالقرب من السوق المحلي أو الإقليمي وفقاً لاستراتيجية الشركة، أي أن تلك الشركات تقوم بعملية التفكك الرأسي للصاعات وهي ظاهرة قديمة ومعروفة في الاقتصاد الصناعي، وهي عبارة عن فصل العملية أو المرحلة التي لا تناسب طاقتها الإنتاجية المثلى مع الطاقة المثلى لباقي مراحل الصناعة، كأن تفصل شركات النسيج مرحلة الصباغة والتجهيز - إذا كانت طاقتها المثلى أكبر من طاقة مرحلتَي الغزل والنسيج - وتعهد به إلى شركة متخصصة تتولى إنشاء وحدة صباغة بطاقة مثلى وتقوم بالصباغة للعديد من شركات النسيج.

غير أن التفكك الرأسي الذي تقوم به تلك الشركات الآن يختلف عن سابقه في أنه لا يتم بين شركات مختلفة داخل دولة واحدة، وإنما بين مجموعة من الدول داخل شركة واحدة، كما أنه

لا يتم دائما بسبب اختلاف الطاقات الإنتاجية المثلى، كما إما بهذه الطريقة تطبق أسلوبين معهما التفكير الرأسي للمراحل الإنتاجية المتتابعة مع تكامل أفقي ورأسي.

وحيث تنشأ كل مرحلة إنتاجية بالحجم الأمثل، كما تقوم بعمليات السيطرة للمشروعات الوطنية العاملة في نفس المرحلة أي تكامل أفقيا، وبالتالي فهي تحقق وفورات الحجم Economies of Scale كما أن الوحدات المتكاملة أفقيا على مستوى كل دولة تتكامل رأسيا إلى الأمام (في اتجاه السوق)، وإلى الخلف (في اتجاه المادة الخام) على المستوى العالمي بما يمكنها من تحقيق وفورات النطاق Economies of Scope.^١

ويلاحظ أن نجاح الشركات في تلك العملية يتطلب تخطيط السلعة المنتجة، وحتى تتمكن من ذلك فلا بد من تخطيط الفن الإنتاجي من جهة وتخطيط السلوك الاستهلاكي في العالم من جهة أخرى.^٢ أي بمعنى آخر عولمة الإنتاج والاستهلاك.

ب - إعادة توطين الصناعات القائمة:

أن الثورة التكنولوجية الثالثة، وما نتج عنها من تطور وسائل الإنتاج وإحلال مواد أولية ومصادر طاقة بديلة لما هو مألوف حاليا وما يترتب على ذلك من تغير هيكل التكاليف بالإضافة إلى ما تنصه من استحداث ملمع غير تلك المألوفة حاليا، مع ما يطوي عليه ذلك من إمكانيات يعمها بأسعار مرتفعة ومع انخفاض التكاليف وزيادة الأسعار تبين أن هذه الثورة تيسر بمعدلات أرباح مرتفعة، فضلا عن انخفاض مستوى التلوث إلى أدنى درجة.

^١ للوقوف على تفاصيل ذلك انظر،

محمد محمد علي إبراهيم، النقل والتجارة، مرجع سبق ذكره، ص ٦٥. وفارن فاروق محمود الحمد، التصنيع في إطار التقسيم الدولي للعمل مع الإشارة بعقبة خاصة لتجربة التصنيع في البلدان العربية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ١٩٩٠، ص ١٥٤ - ١٥٨.

^٢ والواقع أن تلك الشركات تمكنت - بفضل الثورة التكنولوجية الثالثة - من إعادة تشكيل مكونات الإنتاج بما يحقق التماثل بينها وييسر خطوات العملية الإنتاجية بالإضافة إلى تقليل الحاجة إلى المخزون وذلك باتباع أسلوب الإنتاج النجلى، انظر في ذلك:

د. مصطفى كامل السيد، مرجع سبق ذكره، ص ٥.

وفي ضوء تلك الحقائق اتجهت الدول المتقدمة إلى إعادة توطين الصاعات غير الحساسة وهي الصاعات الدنيا والمتقدمة فيها وتمثل الصاعات الدنيا في الصاعات المكثفة للعمل مثل تجميع الأجهزة، والأدوات، والسيارات، والصناعة ذات التكنولوجيا البسيطة مثل صاعات السحج والصاعات المعدنية والإطارات والملابس، والصاعات الملوثة للبيئة مثل الصاعات الكيماوية والبتروكيماويات وتكرير النفط والصاعات المستهلكة لمخامات والطاقة مثل الألمونيوم أو الحديد والصلب وصناعة بناء السفن وبعض الصاعات الهندسية والمعدنية والكهربائية، ومن البادر أن يتم نقل إحدى الصاعات الحساسة التي تقوم على الاستخدام المكثف للتكنولوجيا، وإذا تم ذلك فإنه يكون بنقل حلقة واحدة، أو مرحلة محددة من العملية الإنتاجية تتميز بكثافة العمل، مثل صناعة أشباه الموصلات التي تتضمن ثلاث مراحل:

المرحلتان الأولىان : يتضمنان عمليات معقدة تكنولوجيا وتستأثر بها الدول المتقدمة. أما المرحلة الثالثة فهي عمليات تجميع وأجراء تجارب وبالتالي فهي كثيفة العمالة، فيتم نقلها إلى البلدان المتخلفة^١ وهكذا تصبح الصورة بعد إعادة التوطين وما يصاحبه من نقل للتكنولوجيا على النحو الآتي:

– الصاعات التي تقوم على التكنولوجيا الراقية High Tech التي تستند على مجرات الثورة التكنولوجية الثالثة، لا تنقل إلى دول أخرى وتستمر في ربة الدول المتقدمة، وإن جار أن يتم نقل بعض المراحل الإنتاجية لتلك الصاعات فإن هذه المراحل يجب أن تكون هامشية كالتجميع أو صنع بعض المكونات. كما يجب أن يظل لنقل محصورا في مجموعة محددة من الدول هي الدول حديثة التصنيع

– بعض الصاعات التي تركز على مجرات الثورة الصناعية الثانية مثل (تجميع السيارات) – السلع الكهربائية والإلكترونيات وبناء الآلات ومعدات النقل والسيارات والمرافق النووية السلمية) وتجمع بين واحد أو أكثر من السمات الآتية، كثيفة العمالة، كثيفة الاستخدام للطاقة والمواد الخام، ملوثة للبيئة. وتتركز إعادة توطين هذه الصاعات أساسا في مجموعة الدول حديثة التصنيع.

^١ فاروق محمود الحمد، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٠ – ١٩١ .

—الصاعات المعتمدة على منتجات الثورة الصناعية الأولى مثل صناعة المنسوجات والصاعات الحديدية والبتروكيماويات وصناعات الكيماويات، وهو صاعات تنتمي إلى الصاعات الدنيا، ويعد توطيها في معظم البلدان المتخلفة، ولكن بدرجات متفاوتة حسب مستوى الاستيعاب التكنولوجي.^١

وهكذا يتبلور دور البلاد المتخلفة في إطار النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل في تحويلها من جيوب استخراجية إلى جيوب للتجميع الصناعي والهامشي^٢. ويتحدد دورها بعمليات مقارلة للإنتاج تتخذ صورتين:

أ - صناعات البيع: وتختصر عمليات التصنيع في إطارها في عمليات تحويل هامشية لا تتجاوز تحضير وتجهيز المواد الأولية قبل تصديرها مثل صناعات الكبريت والحديد والصلب والأسمدة الكيماوية والبتروكيماويات.

ب - صناعات المصنوع: وتمثل في عمليات التحويل النهائي أو ما بعد الصناعي مثل تجميع السيارات.

والحقيقة أن الشركات متعددة الجنسية استخدمت منتجات الثورة التكنولوجية الثالثة لتكريس النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل. مستخدمة في ذلك أطر تنظيمية متنوعة، فقد يعم التقسيم الدولي للعمل داخل فروع نفس الشركة في عدة دول، أو عن طريق شركات تابعة، أو من خلال مشروعات مشتركة Joint Ventures وقد تكون المشاركة مع القطاع العام أو الخاص، أو من خلال منح تراخيص إنتاج Licensing، أو منح حق وضع العلامة التجارية Trade Mark أو إقامة مشروعات بنظام تسليم المفتاح Turn Key Project أو عقود خدمات ما بعد البيع Services Contracts، بل من الممكن أن يتم من خلال مقاولات الباطن Sub - Contraction أو عقود خدمات^٣.

^١ د. محمد عبد الشفيق عيسى، مرجع سبق ذكره، ص ٢١٣.

^٢ د. فؤاد مرسى، مرجع سبق ذكره، ص ٣٥٠ - ٣٧٦.

^٣ د. مصطفى كاتل السيد، مرجع سبق ذكره، ص ١١ - ١٢.

وهذه الصور التنظيمية ينطوي بعضها على ما يعرف بنظام Teleproduction أو الإنتاج عن بعد. كما أن بعضها يقوم على النقل الداخلي للتكنولوجيا، والبعض الآخر يتضمن نقل التكنولوجيا. وبالتالي فإن اختيار الإطار التنظيمي الملائم يتوقف على المدى الذي تسمح الشركة الأم في نقل التكنولوجيا السائدة في الدول التي ستقل إليها التكنولوجيا.

٢ - القطاع الزراعي :

على الرغم من أن النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل قد سمح بنشر الصناعة في الدول المتخلفة، إلا أن الدول المتقدمة مارالت تحكم في عملية تحديد الإنتاج على المستوى العالمي من خلال استمرار تحكمها في التمويل والتسويق والتكنولوجيا والغذاء... الخ

ولا مجال للجدل في تحكمها في التمويل والتسويق، ولكن في ظل النمط القديم للتقسيم الدولي للعمل كانت الزراعة، وبالتالي الغذاء من نصيب العالم المتخلف، أما في ظل النمط الحالي أعيد التقسيم الدولي للعمل في مجال الزراعة بحيث تتمكن الدول المتقدمة من احتكار فائض غذائي ضخم (اللحوم، القمح، الألبان... الخ) واحتكار تسويقه وبالتالي تحكم في إنتاج وإعادة إنتاج قوة العمل بينما تخصص الدول المتخلفة في زراعة المواد الأولية الزراعية المعدة للتصدير والأغذية غير الاستراتيجية (الفطر والمحاصيل الآتية الفواكه، البساتين الطيبة)، لتصدر إلى الدول المتقدمة حتى يتم تصديرها وبيعها تصديرها إلى الدول المتخلفة مرة أخرى، وتحكم الشركات متعددة الجنسيات التجارة الدولية في السلع الزراعية^١.

وبلاحظ أن النظريات المدعمة للنمط التقليدي للتقسيم الدولي للعمل لم تعد مناسبة لتبرير النمط الجديد حيث أن جميع النظريات المشار إليها أكدت على أن تبادل السلع بين البلدان يفيد أطراف التبادل، وأن التخصص والتقسيم الدولي للعمل، ومن ثم التجارة الدولية يمكن ردها إلى ما تملكه كل دولة من عوامل إنتاج وتكنولوجيا وهيكل الطلب، وبعبارة أخرى هذه النظريات على افتراضات أهمها - عدم انتقال عاصر الإنتاج والمنافسة الكاملة، وأن التبادل يعجز عن اختلاف

^١ د. رمزي ركي، ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره، ص ١١٠ - ١١١.

مستويات الأسعار والإنتاجية ومدى وفرة وندرة عناصر الإنتاج. وكان التحليل ينصب أساساً على المستوى القومي أي على مستوى الدولة وليس على مستوى المشروع. أما في ضوء النمو المتزايد للشركات متعددة الجنسية وفي ضوء غياب المنافسة الكاملة أصبح من الضروري الالتجاء إلى نظريات تبرز الدور الذي تلعبه هذه الشركات^١. ونستطيع في هذا الصدد رصد عدة اتجاهات أهمها:

- الاتجاه الأول : يتضمن نظريات احتفظت بإطار التحليل على المستوى القومي، وذلك من خلال تمسكها بنظريات التبادل الدولي (سواء في صيغتها الريكاردية أو المكنشر/اولييه)، وأدجت الاستثمار الخارجي في إطارها ويطوى تحت هذا الاتجاه ثلاث مداخل:

١ - المدخل التكنولوجي ويصم تيارين:

- أ - تيار نيوريكاردى ويرى أن التقدم التكنولوجي يعتبر محددًا للاستثمار المباشر.
- ب - تيار نيو تكنولوجي ويستند إلى نظرية دورة حياة المنتج.

٢ - الاتجاه اليومشكير/اولييه، اسقط فرضية عدم قابلية عناصر الإنتاج للانتقال، وبالتالي لم تظهر استثمارات خارجية وللخروج من هذا المأزق ظهر في إطاره تياران.

أ - تيار الفرض تقيد التجارة، وأوضح أن فرض تعريفه جمركية على السلع كيفية رأس المال من جانب الدول ذات القدرة السلبية في رأس المال يؤدي إلى انسياب الاستثمارات الخارجية إليها.

ب - تيار الفرض وجود اختلافات كبيرة بين الدول في الوفرة والندرة السلبية، وهذا ما يؤدي إلى انسياب الاستثمار من الدول كثيفة رأس المال إلى الدول التي تعاني من ندرة في رأس المال.

٣ - التيار المختلط، وهو نموذج تجميعي للتيارين السابقين، وهو يحدد الميزة النسبية لكل دولة بالتكنولوجيا ونسب أسعار عوامل الإنتاج.

^١ المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ١٠٦.

- الاتجاه الثاني: نقلت مستوى التحليل الى مستوى السوق كوحدة اقتصادية، ويتمثل هذا

الاتجاه في نظريات هيكل السوق ويقوم هذا الاتجاه على أن الشركات عندما تستثمر أموالها في الخارج، تواجه احتكار قلة، ولكي تنجح في منافسة الشركات في الدولة المصيفة، فلا بد من تمتعها

بميزة احتكارية، ولتحديد أسباب هذه الميزة الاحتكارية انقسموا إلى تيارين:

أ - تيار أرجع الميزة الاحتكارية إلى التفوق التكنولوجي ورائده ليرنون.

ب - والتيار الثاني يستند إلى نظرية احتكار القلة ويضم مجموعتين:

- المجموعة الأولى، تروّج الميزة الاحتكارية إلى مواقع الدخول والخروج من الصناعة.

- المجموعة الثانية، ترد الميزة الاحتكارية إلى استراتيجية رد فعل محتكري القلة.

- الاتجاه الثالث: قام بالتحليل على مستوى المشروع كوحدة:

وانصار هذا الاتجاه يرجعون الاستثمار الخارجي إلى أسباب تنظيمية تتبع من داخل المنشأة، ويميز في هذا الاتجاه بين ثلاث مداخل.

١ - المدخل الإداري للمنشأة ويقوم على أن مديري المشروع يرغبون في تحقيق مصالحهم من خلال تعظيم المبيعات، وبالتالي يستثمرون في الخارج

٢ - المدخل السلوكي للمنشأة. ويفسر الاستثمارات الخارجية، وفقاً للسلوك التنظيمي للمنشأة، وهو نتاج توفيق مجموعات غير متجانسة.

٣ - مدخل نظرية إحتلال السوق وهي ترى أن المنشأة نظام مستقل له القدرة على اتخاذ القرار، وإن قرار الاستثمار الخارجي يرجع إلى اتجاه المنشأة للإحتلال محل السوق بسبب عدم اكتماله بسبب ظروف عدم التأكد

- الاتجاه الرابع وهو اتجاه تجميعي أخذ مستويات التحليل الثلاثة في الاعتبار (الدولة -

السوق - المشروع). واهم المحاولات ل هذا الاتجاه:

١ - نظرية الاختيار: وتبحث في أسباب اتجاه المنشآت للاستثمار في الخارج وتفضيلها الاستثمار الخارجي على التصدير، وتفسر دورة الاستثمار في إطار حركي.

٢ . نظرية التحليل التجميعي تحاول توحيد نظرية التبادل الدولي والاستثمار الخارجي المباشر في إطار واحد، وتجمع بين مستويات التحليل الثلاث، وأوضحت أن محددات الاستثمار الخارجي تشابه مع محددات تبادل السلع وهي:

الاختلاف التكنولوجي - اختلاف الوفرة النسبية لعناصر الإنتاج - اختلاف الطلب - وفورات الحجم، عدم كمال سوق السلع وسوق عناصر الإنتاج

وبلاحظ أن هذه الاتجاهات تتم في إطار نظرية المزايا النسبية أو تطوير لها.

وبطبيعة الحال لا يتسع المقام هنا لعرض تفاصيل تلك النظريات والسيارات المشار إليها^١. وسيلقي الضوء على نظرية دورة حياة المنتج ونظرية الاختيار، وذلك تأسيساً على أن نظرية دورة حياة المنتج تعتبر بمثابة لنظريات التبادل الدولي ونظريات هيكل السوق، كما أنها لها بدايات التوجه للتحليل على مستوى المنشأة، كما أن نظرية الاختيار كنموذج للنظريات التجميعية، التي أخذت الثلاث مستويات للتحليل في الاعتبار ثم منهي هذا البحث بعرض نظرية الميزة التنافسية لمايكل بورتر، باعتبارها أحدث التطورات في هذا المجال

أولاً : نظرية دورة حياة المنتج لفيرنون:

ينتمي التحليل الذي قدمه فيرنون إلى التحليل الحركي، حيث قدم دورة حياة المنتج Product Life Cycle التي أوضحت أن ظهور منتج جديد يتضمن ابتكاراً أو تكنولوجيا جديدة، تستمر التكنولوجيا المطلوبة لإنتاجه محصورة في الدولة التي نشأت فيها، لكن مرور الوقت تنتقل تلك التكنولوجيا إلى خارجها، وبالتالي تتمكن عدة دول من إنتاجه وبالتالي تفقد تلك الدولة مبررها النسبية في إنتاج هذا المنتج. وتتكون دورة حياة المنتج من ثلاثة مراحل:-

^١ لعرض مفصل لهذه النظريات انظر،

منار علي حسن مصطفى، دور الشركات عابرة القوميات بين المحيط الاجتماعي والتقسيم الدولي للعمل دراسة للحالة المصرية ١٩٧٠ - ١٩٩٠، رسالة دكتوراه غير مشورة، مقدمة إلى قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٩٤، ص ٤٥ - ٩٨.

المرحلة الأولى : مرحلة المنتج الجديد The New Product :

وفي هذه المرحلة يظهر المنتج الجديد في دولة متقدمة، حيث تتوافر التكنولوجيا، ويكون في البداية ذو تكلفة مرتفعة من جهة، وغير غطوي Unstandardized من جهة أخرى، وينشئ على ذلك أنه يعتمد في تسويقه على ذوى الدخول المرتفعة محليا ويصلر منه كميات محدودة، كما تجري بحوث لتعديله وتطويره. وفي ظل هذه الظروف لا توجد إمكانية للاستثمار في الخارج.

المرحلة الثانية : مرحلة النضج The Maturing Product :

بعد إجراء التعديلات اللازمة على المنتج يصبح غطوي، وبالتالي يتم إنتاجه على نطاق كبير. وبالتالي تنخفض التكلفة وبالتالي تظهر الحاجة إلى تسويقه خارجيا، كما يشأ طلب خارجي عليه لانخفاض سعره ويلاحظ أنه نتيجة للتميط، يتمكن المنتجون الأجانب من إنتاجه أو إتساح منتج مماثل له، وحتى تحافظ الدولة مبتكرة هذا المنتج على أسواقها الخارجية، لأنها تعتمد إلى إنشاء وحدات إنتاجية في الدول المتقدمة.

المرحلة الثالثة: مرحلة المنتج النمطي The Standardized Product :

مع زيادة التتميط يزيد انتشار المنتج بحيث يمكن إنتاجه في الدول المتخلفة، التي تقدم تمهيلات لإنتاجه بما تنخفض من تكلفة الاستثمار مما يريد من انتشار تكنولوجيا إنتاج هذا المنتج، وناسبا على ذلك تزداد المنافسة السعرية، وبالتالي تكون اعتبارات التكلفة ذات اعتبار هام. ومن ثم تنجى الشركات المنتجة لهذا المنتج إلى إعادة توطيئ بعض أسطنتها الإنتاجية بالدول المتخلفة . ويلاحظ أن هذه النظرية تعبر تفسيراً للفر ليوتيف ولا تعارض مع نظرية الميزة النسبية التقليدية ولكن تختلف عنها في أنها لا تربط الميزة النسبية بتوافر عناصر الإنتاج أو بلورتها، وإنما يمكن القول أن هذه الميزة النسبية يمكن أن تصنع صنعا وأن هذه الميزة حركية تتغير عبر الزمن^١.

ثانيا : نظرية الاختيار لدولتين :

- أوضح أن الشركات تتمتع بكن أو بعض المزايا الآتية:

^١ فاروق محمود الحمد، مرجع سبق ذكره، ص ٧٧ - ٨٠

١- مزايا احتكارية ناجمة عن (كبير حجم المنشأة وما ترتب عليها من وفورات الحجم ووفورات الطاق، امتلاكها تكنولوجيا متقدمة، علامة تجارية، براءة اختراع، قسرات تنظيمية وإدارية وتسويقية، كثافة البحث العلمي - إمكانية الفاذ بسهولة لاسواق المدخلات والمخرجات).

٢- مرايا إحلال السوق وهذه تنجم من الطبيعة التنظيمية للمنشأة وتمكس رغبةا في المراقبة على الإنتاج وذلك من خلال (الحفاظ على التكنولوجيا ونجب الاستغلال بلا مقابل - القدرة على التمييز في الأثمان - القدرة على حماية ورقابة المنتج الاستفادة أو نجب تدخل الحكومات من خلال الضرائب - الدعم ... الخ، حسب الأحوال).

٣- مرايا الوطن: وتتمثل في خفض تكلفة المدخلات والقل والاتصال، والاستفادة من البيئة الأساسية، واختلاف الظروف الثقافية والعادات والتقاليد واللغات، التوزيع الجغرافي للمدخلات والمخرجات

والشركات التي تتوافر فيها هذه المميزات الثلاثة لا بد وان تنجبه إلى الاستثمار في الخارج، لكونه بفضل التصدير أو بيع تراخيص الإنتاج أما إذا لم تتوافر للمنشأة سوى ميراث احتكارية وميراث إحلال السوق فقط، فلأجدي لها أن تصدر، في حين أن المنشأة التي لا يتوافر لها سوى ميراث احتكارية، فيمكنها التصدير أو بيع تراخيص الإنتاج.

وهذا معناه أن ميزة الوطن ذات أهمية محورية، حيث أن توافرها بجانب الميزتين الأخريتين، تمكس المنشأة من الاستثمار في الخارج. ومن جهة أخرى فان ميزة الوطن هي التي تحدد الدولة المصيفة والدولة الأم، كما أنها تقوى الميزة الاحتكارية.

وقد أوضح في تحليله لدورة الاستثمار هذه المميزات الحركية، وتتوقف على مراحل التصنيع في الدولة، حيث أوضح أن لكل مرحلة من مراحل النمو الاقتصادي، مرحلة تناسبها من التدفقات الاستثمارية الصاعية (تدفق الاستثمار المباشر إلى الخارج - تدفق الاستثمار المباشر إلى الداخل)، وميز في هذا الصدد بين أربعة مراحل :

أ - المرحلة الأولى: يكون النمو الاقتصادي في الدولة المضيفة ضعيفا، وبالتالي لا توجد أي ميزة لمشاتها المحلية على المنشآت الأجنبية، وبالتالي لا يوجد تدفق استثماري للخارج، ونظرا لعدم وجود ميزة توطن في هذه الدولة، فلن يتدفق الاستثمار الأجنبي إلى الداخل.

ب - المرحلة الثانية: تكون الدولة قد شت اقتصاديا لزيادة التصنيع، ولكن لا تزال مشاتها المحلية أقل من المنشآت الأجنبية، وبالتالي لن توجه استثماراتها إلى الخارج، في حين أن ميزة التوطن تكون قد تحسنت، وهذا يحفز الاستثمارات الأجنبية إلى الانسياق لهذه الدولة، وبالتالي فإن صافي التدفق الاستثماري موجب.

ج - المرحلة الثالثة: بعد مزيد من التقدم الاقتصادي، وبدخول الاستثمارات الأجنبية، يتحسن الوضع التنافسي للمنشآت المحلية، ومع وجود مبررات التوطن في الخارج تبدأ الاستثمارات المحلية في التدفق إلى الخارج، أما المنشآت الأجنبية فتتفقد بعض مزايا الاحتكارية في هذه الدولة، كما أن ميزة التوطن تبدأ في الانخفاض لارتفاع التكاليف وتزايد المنافسة وتزايد تدفق الاستثمارات للدخول ولكن بمعدل أقل من تدفقه للخارج، ويستمر هذا الوضع إلى أن تصبح المحصلة النهائية لصادق تدفق الاستثمار مساوية للصفر.

د - المرحلة الرابعة: يريد النمو الاقتصادي وتزايد المبررات الاحتكارية ومبررات التوطن في الخارج وبالتالي يزيد تدفق الاستثمار في الخارج في حين تنخفض ذات المبررات بالنسبة للمستثمرين الأجانب، فيخفض تدفق الاستثمارات للدخول وبالتالي تصبح الدولة مصدرا صافيا للاستثمارات^١ والغريب في عرضه لدورة الاستثمار أنه يطرحها كما لو كانت مراحل يبد الدولة المضيفة، فما عليها لكي تدخل في معارح النمو ألا أن تقي الماخ لدخول الشركات المتعدية الجنسية وتقي المواطن الذي يجتذها حتى تتدفق الاستثمارات الأجنبية، ويزيد النمو الاقتصادي وهذا مخالف للواقع كما سيتضح من عرضنا في ختام هذا البحث.

ثالثا : التحول إلى نظرية الميزة التنافسية:

^١ منار علي حسن مصطفى، مرجع سبق ذكره، ص ٨١ - ٨٥.

قدم مايكل بورتز نظرية الميزة التنافسية للدولة¹ وبين إنها نتاج تفاعل حركي لعوامل البيئة الداخلية، والتي تتكون من السياسات الاقتصادية، وخصائص العرض والطلب، ونظم التعليم والتدريب بالإضافة لتاريخ الدولة وثقافتها، وقد أوضح ان هناك عدة محددات للميزة التنافسية تتمثل في :

١ - عناصر الإنتاج .

- وهذا المفهوم موجود في نظرية الميزة النسبية، والجديد فيه انه يستخدم مفهوم عناصر الإنتاج بشكل اشمل، من المعارف عليه في النظرية الاقتصادية، حيث انه يضيف إليها مصادر المعرفة والموقع الجغرافي والتمتع، كما أن الميزة النسبية لا تتحقق بمجرد توافر عناصر الإنتاج، ولكن من كفاءة استخدامها وتفاعلها مع المحددات الأخرى.

وتتميز النظرية بين عناصر مكتسبة يصنعها الإنسان، وأخرى مورثة تعتبر هبة من الطبيعة، ويعمل على الأولى في صنع المزايا التنافسية للدولة.

٢ - الطلب: في ظل وجود طلب محلي كبير ودا معدل نمو سريع، يمكن إقامة مشروعات كبيرة واستخدام تكنولوجيا متطورة وبالتالي الاستفادة من وفورات الحجم من جهة ورفع مستوى جودة المنتجات من جهة أخرى.

٣ - التكامل بين الصناعات:

توافر صناعات متكاملة من شأنه توفير الطلب اللام على مخرجات بعض الصناعات، وتسهيل حصول البعض الآخر على المدخلات، كما أن وجود الصناعات المغذية يشجع مناخ يحفز الاستثمار.

٤ - هيكل النشاط والمناخ المحلي:

توافر بيئة تنافسية للمنشآت المحلية يدفعها إلى التطوير المستمر، كما أن وضوح أهدافها واستراتيجيتها ونظم الإدارة بها، والتي تعبر عن انعكاس لسمات البيئة من سياسات ونظم تعليم وتدريب وثقافات... الخ تلعب دوراً هاماً في تحديد المقدرة التنافسية للدولة.

¹Michael Porter , The Comparative Advantage of Nation , (Macmillan Press LTD , 1990).

٥ - السياسات الحكومية والصدفة:

يتوقف أثر هذا العامل على مدى مرونة السياسات الاقتصادية والقدرة على تغييرها لدعم الميزة التنافسية والتعامل مع الصدف بما يحقق الاستفادة منها وقد صاغ بورتر أربعة مراحل للميزة التنافسية:

١ - المرحلة الأولى: يقودها عوامل الإنتاج Factor - Driven :

تحدد الميزة التنافسية للدولة في هذه المرحلة مدى توافر عناصر الإنتاج الموروثة (موارد طبيعية، عمالة رخيصة، ... الخ) وتلعب تكاليف الإنتاج والأسعار دوراً هاماً في المنافسة.

٢ - المرحلة الثانية: يقودها الاستثمار Investment - Driven :

تتحكم الميزة التنافسية من جانب العرض، حيث تعتمد على زيادة معدلات الاستثمار المادي والبشري، كما يقوم الاستثمار الأجنبي المباشر بدور هام، نظراً لتقدم التكنولوجيا المتقدمة وبالتالي تتحقق وفورات الحجم في الصاعات ذات الكثافة الرأسمالية.

٣ - المرحلة الثالثة: يقودها الابتكار Innovation - Driven :

تتفاعل كافة محددات الميزة التنافسية بشكل حركي، يزيد الطلب والاستثمار ومسعى التعليم وتزويد المنافسة المحلية، بما يدفع المنشآت إلى الابتكار لتطوير التكنولوجيا الملائمة، وتكون الميزة التنافسية في السلع كثيفة التكنولوجيا

٤ - المرحلة الرابعة: التي تقودها الثروة Wealth - Driven :

بتدهور الميزة التنافسية لسيطرة الثروة، والاستثمار الخارجي هو مجال الميزة التنافسية في هذه المرحلة. ويلاحظ أن هذه النظرية لم تأتى بمجديد سواء في محدداتها للميزة التنافسية أو في مراحلها، فعناصر الإنتاج هي جوهر نظريات التبادل الدولي بل محور ارتكاز نظرية المزايا النسبية، كما أن الطلب كان موضع اهتمام ليسر وفيرنون من قبله أما هيكل المنشأة والمنافسة المحلية، فقد عرفته نظريات المنشأة، وذلك على النحو السابق عرضه في سياق هذا البحث. إذن فكل ما تم هو تجميع لهذه المحددات من مدارس مختلفة بل أن البعض يذهب إلى أن الميزة التنافسية لا تتعارض مع الميزة النسبية^١.

^١ د. حارم البيلال، المزايا التنافسية المصرية في ضوء ظروف السلام الشامل، ورقة عمل في د. سلوى سليمان (محرر) آفاق الاقتصاد المصري في ظل ظروف السلام الشامل في الشرق الأوسط، (القاهرة: مركز البحوث والدراسات الاقتصادية والمالية بكلية الاقتصاد، ١٩٩٧)، ص ١٠٠.

أما من زاوية مراحل الميزة التنافسية، فقد سبقه في المراحل كثيرون منهم دونج بنظرية الاختيار المعروضة أيضا في سياق هذا المبحث/وبالاساس، واوزاوا. وهذه النظريات إنما تقوم على الرصد والوصف دون توضيح لآليات الانتقال من مرحلة إلى أخرى، مثالها في ذلك شأن نظرية مراحل النمو لرسكو^١، بل هم يرون أن الحل أن تسيطر الدول المتخلفة في نفس المراحل التي مرت بها الدول الغربية، وليلوغ غايتها بسرعة عليها أن تفتح الأبواب وتمهد السبل أمام الشركات متعددة الجنسية.

ولا يوجد رد على ذلك ابلغ من رد باجواتي في نظريته النمو الفقير، والتي تبين أن المكاسب التي تتحقق من زيادة الإنتاج كنتيجة للتقدم التكنولوجي أقل من الخسائر التي تحيق بالدولة كنتيجة لتدهور شروط التجارة^٢.

وهكذا نجد أن هناك تحولا في النظريات الداعمة للتقسيم الدولي للعمل، فعلى مستوى التحليل انتقل من مستوى الدولة إلى مستوى الوحدة الإنتاجية، ومن الميزة النسبية إلى الميزة التنافسية التي يمكن صنعها، وذلك بهدف إيجاد تبرير يلائم قيام الشركات متعددة الجنسية في إعادة التقسيم الدولي للعمل، بل يدعون البلدان المتخلفة للتسابق لنشد ودها تحت دعوى انه لا غنى بدون قيمة المجال وتقديم الضمانات لتلك الشركات.

الخلاصة:

يمكن التمييز بين نمطين للتقسيم الدولي للعمل. الأول التقسيم التقليدي ويتمثل في تخصص الدول المتخلفة في إنتاج وتصدير المواد الأولية بينما تخصص الدول المتقدمة في إنتاج وتصدير السلع الصناعية. وجرى عدة محاولات نظرية لتبرير هذا النمط، وأولها يتمثل في نظرية الميزة المطلقة، ثم أعقبها نظرية الميزة النسبية، التي حاولت تبرير التقسيم الدولي للعمل بأن كل دولة تخصص في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية عن الدول الأخرى، وجرى عدة محاولات لتبرير هذا النمط في إطار نظرية الميزة النسبية منها ما ركز على جانب العرض، وتأتي في هذا السياق محاولات النيوكلاسيكية مثل نظرية القيم الدولية وتطوراتها المختلفة على يد مارشال وادجورث وهابنر إلا

^١ د. رمي زكي، ظاهرة التحويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٥.

^٢ لتعرف على هذه النظرية انظر،

أن كل هذه المحاولات عجزت عن تقديم تفسير لاختلاف التكاليف من دولة إلى أخرى. وأهملت جانب الطلب.

وقد حاولت نظرية هكشر/ أولين تقديم تفسير لاختلاف التكاليف بالوفرة والسعة السمية لعوامل الإنتاج وتعرضت لانتقادات متعددة على يد ليونيف، وسيردال وبريش وسحر، كما قسم ليدر مساهمته التي تتميز بأنها تقوم على التحليل الحركي وتأخذ في الاعتبار المنافسة الاحتكارية.

أما النمط الثاني للتقسيم الدولي للعمل، ويتمثل في تجربة العملية الإنتاجية لإنتاج السلعة بين عدة دول، ونقل بعض الصاعات إلى دول أخرى، مع استمرار التحكم في شروط تجدد الإنتاج، والمتمثلة في التحكم في إنتاج الغذاء وتصديره عالمياً، وذلك من خلال عمليات التملك الرأسي والتكامل أفقياً ورأسياً على المستوى العالمي وإعادة توطين الصاعات القائمة مع احتكار الدول المتقدمة لتصدير السلع الغذائية.

وقد صيغت نظريات عديدة لتبرير هذا النمط ويمكن رصد عدة اتجاهات في هذا المجال:

الاتجاه الأول : يتضمن الاحتفاظ بإطار التحليل على المستوى القومي وتمسك بنظريات التبادل الدولي، وأدجمت الاستثمار الخارجي في إطارها.

الاتجاه الثاني : نقل مستوى التحليل إلى مستوى السوق كوحدة اقتصادية، ويمثل هذا الاتجاه في نظريات هيكل السوق.

الاتجاه الثالث : وفيه يتم التحليل على مستوى المشروع كوحدة اقتصادية.

الاتجاه الرابع : وهو اتجاه تجميعي يأخذ مستويات التحليل الثلاثة في الاعتبار (الدولة - السوق - المشروع) في إطار نظري متكامل.

وقد تم التحول أخيراً إلى نظرية الميزة التنافسية لتبرير النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل، والتي لا تعد كونه محاولة تجميعية لمساهمات المدارس المختلفة تلك كانت أهم الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعاصر، ولكن ماذا عن الاتجاهات الحديثة في النقل البحري العالمي، هذا موضوع الفصل التالي.

الفصل الثاني

الاتجاهات الحديثة في النقل البحري العالمي

عرضاً في الفصل السابق أهم الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي المعاصر، ولم يكن النقل البحري بعيداً عن هذه الاتجاهات، بل يمكن القول أنه حدثت تغيرات في النقل البحري العالمي مواكبة لما حدث من تطورات في الاقتصاد العالمي، ولا غرو في ذلك، فالنقل بصفة عامة والبحري بصفة خاصة منذ فجر التاريخ الاقتصادي وهو يؤثر في ويتأثر بالاقتصاد والتجارة العالمية، فبينهما اعتماد متبادل لدرجة أن التطور الذي حلت به الثورة الصناعية الأولى باختراع الآلة البخارية سرعان ما وجد طريقه للنقل، فظهرت السفن البخارية، والتي بفضل ظهورها أمكن تسيير خطوط ملاحية منتظمة، الأمر الذي يسر حركة التجارة الدولية مع ما يتضمنه ذلك من انعكاسات على الإنتاج والتخصص وتقسيم العمل، وتكرر الأمر مع الثورة الصناعية الثانية والموجة الثالثة.

حتى أنه يمكن القول بقناعة واطمئنان أن التطور الكبير في صناعة النقل البحري، والتقدم المذهل في النقل بالحاويات وما ترتب عليها من تطورات في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط، واستحداث أنظمة لوجستية تخفف تكلفة النقل والتخزين وأجلاً كافة تكاليف الأنشطة الداعمة للصناعة، فضلاً عن المساعدة من وفورات الحجم والنطاق في الصناعة هي العوامل التي مكنت من تدشين عولمة الإنتاج والتسويق وتكريس النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل.

ومن جهة أخرى لم تكن الشركات متعددة الجنسية بعيدة عن هذا القطاع الحيوي، بل سيطرت عليه، فبعد أن أحكمت سيطرتها على الإنتاج، امتدت يدها للنقل البحري لإحكام قبضتها عليه. وفي ضوء هذه التحولات فإنه يتوجب دراسة اتجاهات النقل البحري العالمي وموقع مصر من هذه الاتجاهات

ويهدف هذا الفصل إلى استجلاء الاتجاهات الحديثة في النقل البحري المعاصر.

وسوف يتم رصدتها على ثلاث محاور رئيسية لمنظومة النقل البحري.

- التجارة المنقولة بحراً
- الأسطول العالمي
- الموانئ.

المبحث الأول

الاتجاه المتزايد نحو التحوية

شهدت التجارة العالمية المقلولة بحرا تطورا كبيرا، إذ تزايد كمية التجارة العالمية المقلولة بحرا سويا، بشكل يؤكد أن النقل البحري مازال الوسيلة الرئيسية للنقل السوقي إلا أن الأمر الملحوظ في نمط التجارة العالمية المقلولة بحرا، هو الاتجاه نحو التحوية، بشكل أدى إلى تطور في أنماط الإنتاج والتسويق والنقل، حيث ظهر النقل الدولي متعدد الوسائط والترامن المحكم واللوجستيات. ويهدف هذا البحث إلى استجلاء التطورات الحديثة في نوعية التجارة المقلولة بحرا وتطور توزيعها الجغرافي واثار التحوية على أنماط الإنتاج والنقل. ويتحقق هذا الهدف من خلال استعراض النقاط الآتية:

- ١ - تطور نوعية التجارة العالمية المقلولة بحرا.
 - ٢ - اثر الاتجاه للتحوية على أنماط الإنتاج والتسويق والنقل.
 - ٣ - التوزيع الجغرافي للتجارة العالمية المقلولة بحرا.
 - ٤ - مدى تجاوب التجارة المصرية المقلولة بحرا للاتجاه للتحوية
- أولاً : تطور نوعية التجارة العالمية المقلولة بحرا:

يمثل النقل البحري الوسيلة الرئيسة للنقل الدولي للبضائع، إذ ينقل نحو ٨٠٪ من حجم التجارة الدولية، وبذلك فهو يتصدر كافة وسائل النقل وذلك على الرغم من أن معدل نمو البضائع المقلولة جوا يفوق معدل نمو البضائع المقلولة بحرا، خلال الفترة من ١٩٧٢ - ١٩٩٢. حيث بلغ معدل نمو البضائع المقلولة جوا نحو ١٠٪^١. مقارنة بمعدل نمو سنوي للبضائع المقلولة بحرا والبالغ نحو ٣،٤٪

وقد شهد معدل النمو السنوي للبضائع المقلولة بحرا عدة تغيرات، فقد بلغ نحو ٤،٢٪ في الفترة من ٧٠ - ٨٠، ثم انخفض بشدة في العقد التالي حيث بلغ ٠،٨٪، ثم عاد للارتفاع مرة أخرى

^١World Bank, "Lessons & Practices : Ports", Operations Evaluation Department, No.9, June 1996. Available on the Website: <http://www.worldbank.org/html/OED/Ipoog.Htm>. P.8.

حيث بلغ ٣,٤٪ خلال الفترة من ٩٠-٩٧. وإن كان قد حقق طفرة كبيرة في عام ٩٧ حيث بلغ ٤,١٪، وهو مستوى لم يتحقق منذ عام ٨٩، إلا أن التوقعات تشير إلى أن هذا المعدل سوف يحفض عام ١٩٩٨ إلى ٢,٢٪، وبذلك يستمر النمو في الصانع المقلولة بحراً للعام الثالث عشر على التوالي حيث ستبلغ ٥٠٦٤ مليون طن متري^١ ويوضح الجدول التالي تطور التجارة الدولية المقلولة بحراً.

جدول رقم (٤)

تطور التجارة الدولية المقلولة بحراً

خلال الفترة من ١٩٧٠ - ١٩٩٨ (سنوات مختارة)

| السنة | صاف مائل | | صاف جاف | | | | الإجمالي | |
|-------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|
| | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي | الإجمالي | | صاف الجاف | | صاف مائل | |
| | | | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي | بالمليون طن | نسبة التغير السنوي |
| ١٩٧٠ | ١٤٤٠ | ١٣,٩ | ١١٦٥ | ١٣ | ٤٤٨ | ١٦ | ٢٦٠٥ | ١٣ |
| ١٩٧٥ | ١٤٤٤ | ١٠- | ١٤٢٨ | ٣- | ٦٢٥ | ٥- | ٣٠٧٢ | ٤- |
| ١٩٨٠ | ١٨٧١ | ٦,٦- | ١٨٢٣ | ٣,٣ | ٧٩٦ | ٤,٥ | ٢٧٠٤ | ٢- |
| ١٩٨٥ | ١٤٥٩ | ٢,٦- | ١٩١٣ | ٥,٦ | ٨٥٧ | ٢,٩ | ٣٢٨٢ | ٥,٨- |
| ١٩٩٠ | ١٧٥٥ | ٢,٧ | ٢٢٥٣ | ٢,٥ | ٩١٨ | ٥,٣ | ٤٠٠٨ | ٢ |
| ١٩٩١ | ١٧٩٠ | ٢ | ٢٢٢٠ | ٣,٤ | ١٠٠٥ | ٣,٨ | ٤١٢٠ | ٢,٨ |
| ١٩٩٢ | ١٨٦٠ | ٣,٩ | ٢٣٦٠ | ١,٣ | ٩٩٠ | ١,٥- | ٤٢٢٠ | ٢,٤ |
| ١٩٩٣ | ١٩٤٥ | ٤,٦ | ٢٣٨٥ | ١,١ | ٩٩٣ | ٥,٣ | ٤٣٣٠ | ٢,٦ |
| ١٩٩٤ | ٢٠٠٧ | ٣,٢ | ٢٤٧٨ | ٣,٩ | ١٠٢٨ | ٣,٥ | ٤٤٨٥ | ٣,٦ |
| ١٩٩٥ | ٢٠٤٩ | ٢,١ | ٢٦٠٢ | ٥ | ١٠٨٢ | ٥,٣ | ٤٦٥١ | ٣,٧ |
| ١٩٩٦ | ٢١٢٧ | ٣,٨ | ٢٦٢١ | ١,١ | ١٠٩٢ | ٥,٩ | ٤٧٥٨ | ٢,٣ |
| ١٩٩٧ | ٢١٧٢ | ٢,٩ | ٢٧٨١ | ٥,٧ | ١١٥٧ | ٦ | ٤٩٥٣ | ٤,١ |
| ١٩٩٨ | ٢١٨١ | ٥,٤ | ٢٨٨٤ | ٣,٧ | ١٢٠٠ | ٣,٧ | ٥٠٦٤ | ٢,٢ |

* تشمل بحام الحديد والحطب، والفحم، والبوكسايت، والالومنيوم، والفوسفات.

Source : UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1998, o p. cit., p. 7.

^١UNCTAD, Review of Maritime Transport, 1998, (New York & Geneva : United Nation, 1999) P. 6.

إن هكل الطلب على النقل البحري يتمثل في التجارة العالمية المنقولة بحرا مقاسه على أساس طن/ ميل على النحو الموضح بالجدول التالي:

جدول رقم (٥)

التجارة العالمية المنقولة بحرا حسب نوعيات
البضائع لسنوات مختارة

(بالبليون طن/ ميل)

| إجمالي | صب أخرى | الحبوب | الفحم | خام الحديد | النقط | | إجمالي السنة |
|--------|------------|--------|-------|---------------|----------|-------|-----------------|
| | | | | | المنتجات | الخام | |
| ١٨٢٢٨ | ٤٦٥٠ | ١٠٩١ | ٢٠٠١ | ١٨٩٦ | ١٦٢٠ | ٦٩٧٠ | ١٩٩٢ |
| ١٨٩٩٤ | ٤٨٤٠ | ١٠٣٨ | ١٩٤٩ | ٢٠٠١ | ١٧٧٥ | ٧٣٩١ | ١٩٩٣ |
| ١٩٦١٠ | ٥١٠٠ | ٩٩٢ | ٢٠١٤ | ٢١٦٥ | ١٨٦٠ | ٧٤٦٩ | ١٩٩٤ |
| ٢٠١٨٨ | ٥٣٩٥ | ١١٦٠ | ٢١٧٦ | ٢٢٨٧ | ١٩٤٥ | ٧٢٢٥ | ١٩٩٥ |
| ٢٠٦٧٨ | ٥٧٠٥ | ١١٣٦ | ٢٢١٧ | ٢٢٢٧ | ٢٠٤٠ | ٧٣٦٣ | ١٩٩٦ |
| ٢١٤١٣ | ٥٩٧٠ | ١١٥٣ | ٢٢٧٠ | ٢٤٢٠ | ٢٠٥٠ | ٧٥٥٠ | ١٩٩٧ |

Source : Fearnleys (Oslo), Review 1997. Cited from UNCTAD , Op. Cit, P.16.

وقد جرت العادة في الإحصاءات الدولية، عرض بيانات تجارة البضائع الصب على أنها التجارة الدولية المنقولة بحرا، وهذا لا يعكس الواقع. إذ أن هناك جانب هام من التجارة الدولية، وهو التجارة الخطية لم يؤخذ في الاعتبار، وهي تتكون عادة من البضائع العامة وهي بضائع تسم بكونها مرتفعة القيمة وهي تنقل في سفن الحاويات أو الدرجات أو سفن البضائع العامة التقليدية^١.

وبصفة عامة تبلغ كمية البضائع الصب نحو ٦٨٪ من إجمالي التجارة الدولية المنقولة بحرا وهي موزعة على النحو الآتي: ٤٥٪ صب سائل يتمثل أساسا في البترول الخام ومنتجاته و٢٣٪ صب جاف بصفة أساسية في خام الحديد والحبوب والفحم والوكسايت والفوسفات.

^١ للوقوف على التفرة بين البضائع العامة والصب انظر:

Martin Stopford, Maritime Economics, (London: Biddles Ltd., 1995), 3rd edition, P.11.

كما تقدر كمية البضائع العامة المنقولة بحرا بنحو ٣٢٪ من إجمالي التجارة الدولية المنقولة بحرا، ويمثل مقدار البضائع المخوطة نحو ٥٥٪ من إجمالي التجارة الخطية^١ هذا من حيث الحجم أما من حيث قيمة التجارة المنقولة بحرا فإن قيمة التجارة الخطية (البضائع العامة) أكبر من قيمة البضائع الصب بسبب ارتفاع قيمة الوحدة المنقولة. على أن التغير الأساسي في نمط التجارة المنقولة بحرا يتمثل في الاتجاه المتزايد نحو التحويلة.

واللافت للنظر هو النمو المتسارع للتجارة المخوطة فقد بلغت نحو ٨٥ مليون TEU في عام ١٩٩٧ ويوضح الجدول التالي تطور التجارة العالمية في الحاويات خلال السنوات من ١٩٧٥ وحتى ١٩٩٧.

الجدول رقم (٦)

تطور تجارة الحاويات العالمية في سنوات مختارة

العدد بالمليون حاوية مكافئة ٢٠ قدم

| السنة | ٧٥ | ٨٠ | ٨٥ | ٩٠ | ٩١ | ٩٢ | ٩٣ | ٩٤ | ٩٥ | ٩٦ | ٩٧ |
|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| حاويات | ١٠ | ١٧ | ٢٥ | ٤٥ | ٤٨ | ٥٤ | ٥٨ | ٦٥ | ٦٨ | ٧٤ | ٨٥ |

Source: International Association of Ports & Harbors, "report of the IAPH Ship Trends Committee 1999", available on the website : <http://www.iaph.or.jp/shiptrends-99.htm>.P.9.

وقد بلغ معدل النمو السنوي للحاويات نحو ١٠٪. والحقيقة أن استخدام الحاويات اسهم

فيما يلي:

- ١ - سهولة وسرعة التداول، ومن ثم زيادة وسرعة دوران سفن الخطوط الملاحية المنظمة، الأمر الذي ينعكس على خفض تكاليف التشغيل.
- ٢ - الاستفادة من وفورات الحجم الكبير.
- ٣ - سرعة التداول وكبر الحجم يتطلب التحكم في حركة الحاويات ومتابعتها باستخدام الحاسوب.
- ٤ - وتأسيسا على ذلك أمكن تنفيذ استراتيجية النقل من الباب للباب From Door to Door .

^١World Trade Organization Secretariat, Maritime Transport Services: Restricted, S/C/W/62, 16 November, 1998, P.4.

- وعبوما تشير توقعات Drewry Shipping Consultant إلى أن التجارة الدولية المحواة ستبلغ ١٠٠ مليون TEU حتى عام ٢٠٠٥ بمعدل سنوي قدره ٦٪، وذلك في ضوء النمو المتباطئ للسوق العالمي كنتيجة للآزمة المالية الآسيوية. ويعتبر سوق النقل بالحاويات هو أسرع أسواق النقل البحري نمواً، ويتوقع أن يواصل نموه تأسيساً على ما يلي:
- ١ - الاتجاه نحو عولمة الإنتاج والتداول من خلال الشركات متعددة الجنسيات.
 - ٢ - زيادة التبادل الدولي في السلع مرتفعة القيمة.
- وقد ترتب على هذين العاملين:
- ١ - زيادة حجم السفن العملاقة Mother Ships ، ما يستتبع ذلك من زيادة حركة سفن الوافد Feeder ships ونشاط الاقطرمة Transshipment.
 - ٢ - استمرار التوسع في سفن الحاويات^١

ثانياً : اثر اتجاه التجارة العالمية المقولة بحراً نحو التحوية على أنماط الإنتاج والتسويق والنقل:

على أن ظهور الحاويات أدى إلى ثورة ليست في النقل فحسب، وإنما كان صدى هذه الثورة في مجال الإنتاج والتسويق، بل أن ظهور الحاويات مكن من الاستعانة من وفورات الحجم في مجال الإنتاج، إذ لا يمكن تطبيق الإنتاج كبير الحجم دون وجود أنظمة نقل تمكن من تسويقه، وتوفير احتياجاته من المواد الخام، كما أن الثورة في الحاويات قد أدت إلى سلسلة من التأثيرات في النقل تمثل في النقل متعدد الوسائط: Multimoduel Transport، ثم اللوجستيات، ومكن من تطبيق التزامن المحكم (JIT) Just in Time. وتطبيق هذه المفاهيم يسر عملية التمكك الرأسمالي والتكامل الأفقي والرأسمي على نطاق عالمي، أي إنما ساهمت في إرساء دعائم عولمة الإنتاج والتسويق بل وصناعة النمط الجديد للتنظيم الدولي للعمل، بشكل أدى إلى اعتقاد البعض أن المظهر المميز لعولمة الإنتاج تتمثل في أن الوحدات الإنتاجية المنتشرة في كافة أنحاء العالم، يمكنها بفصل التطور التكنولوجي، وبصفة خاصة التطور في الشحن بالحاويات والتطور في الاتصال

¹Drewary Shipping Consultant, Citted from International Association of Ports & Harbours, O.P. Cit, P.9.

بالأقمار الصناعية، أو تكامل على نحو يشكل مصعفا كويا^١، ومن هنا ترى من الأهمية بمكان إلقاء الضوء على هذه التطورات:

١ - النقل متعدد الوسائط:

أن تحويل البضائع سهل عمليات الشحن والتفريغ، وأصبح من الممكن تكرارها دون زيادة كبيرة في التكاليف، وهذا أدى إلى إمكانية اختيار عدة وسائط للنقل، مما يخفف من تكلفة وزمن الرحلة، ويلاحظ أن نقل البضائع باستخدام الحاويات لا يعد أمراً جديداً، حيث استخدم في نقل البضائع بالسكك الحديدية عام ١٨٤٦، وقد مكن استخدام الحاويات من تحقيق التكامل بين النقل البحري والسكك الحديدية والنقل البري^٢ على أن السمة المميزة لهذا النمط من أنماط النقل، هي أنه يتم بموجب عقد نقل واحد، حيث أن متعهد النقل متعدد الوسائط يبرم وثيقة نقل واحدة ويكون مسؤولاً عن توصيل البضائع من المصدر إلى الهدف، لقاء أجرة محددة، وذلك باستخدام واسطى نقل على الأقل وان يكون النقل دولياً^٣.

وفي هذا النظام يلعب متعهد النقل دوراً بالغ الأهمية في اختيار وسائط النقل، وبالتالي تحديد مسار الرحلة (Rout) مما يؤدي إلى تغير الأهمية السببية للوصلات، إذ أن متعهد النقل يستلم البضائع من محل الشاحن ويوصلها إلى محل المستلم.

٢ - اللوجستيات Logistics :-

يقصد باللوغستيات إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي، بما يحقق زيادة إشباع المستهلك، وبالتالي زيادة ربحية المنتج أي أن اللوجستيات، هي إدارة العمليات السابقة على الإنتاج (التوريد العيني) واللاحقة عليه (التوزيع العيني) بالإضافة إلى عمليات المداولة في مرحلة الإنتاج، بما يحيد من الفاقد الرسمي والعيني، وبما يقلل يتسائل، وما الجديد في اللوجستيات، فهل الأنشطة السابقة على الإنتاج واللاحقة عليه لم تكن مدارة قبل ظهور اللوجستيات؟ والإجابة ببساطة أن الجديد في هذا الأمر هو إدارة هذه الأنشطة على نحو يحقق التكامل بينها وتحت مظلة نظم المعلومات. حيث تبين أن هذه الأنشطة تشمل

^١ Richard Barnet & Ronid Muller, Global Researches, the Power of Multinational Corporations, (New York : Somon & Schuster, 1974), P.P. 27 - 28.

^٢ مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، دراسة عن مستقبل النقل بحاويات (١)، تقرير رقم ٧ -

١١١٩ سبتمبر - ١٩٨٨، ص ٧

^٣ للدراسة متخصصة في هذا المجال انظر: د فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، الاوجه التجارية والقانونية، (بدون ناشر وسنة نشر)، ص ٢٠، ١٩.

نحو 4% من تكلفة الإنتاج في الاقتصاديات المتقدمة وإن التفر في العملية الإنتاجية، أصبح محدوداً للغاية، وبالتالي تظهر أهمية تخفيض تكلفة تلك الأنشطة من نقل وتخزين وتعبئة وتغليف . . الخ . ولكي يتم ذلك لابد من إدارتها على نحو يحقق التكامل بينها في إطار نظام معلومات يمكن من ذلك، بهدف زيادة الميزة التنافسية للمشروع

٣- التزامن المحكم (JIT) Just in Time —

كما ترتب على التوسع في التحوية، ظهور النقل الدولي متعدد الوسائط، وما صاحبهما من ثورة في الاتصالات مثلة في تبادل البيانات إلكترونياً E DI، وفي إطار المنظومة اللوجستية، إمكانية تطبيق نظام التزامن المحكم ويقصد به عدم الاحتفاظ بالمخزون، وإن يصل مستواه إلى الصفر نظرياً. ويتطلب تطبيق هذا النظام أن يتم التشغيل وفقاً لنظام الأوامر، مع وجود كفاءة عالية في نظم النقل والاتصالات.

ولاشك أن هذا النظام يخفض تكاليف التخزين والتي تمثل نسبة معينة تتكون من تكاليف وأسمالية شراء أرض ومباني المخازن ومعدات، وتكاليف تشغيل. إنجار المخازن أجور ومربحات العاملين بالمخازن، تكاليف الفاقد والتلف . . الخ^١. كما أنه يخفف من الإجراءات المخربة وتعدد مرات المداولة^٢.

ولاشك أن نظام التزامن المحكم ونجاحه من خلال نظام الحاربات والنقل متعدد الوسائط، يمكن من تحقيق عمليات التصكك الرأسي وإعادة التكامل رأسياً للأمام وللخلف بين فروع الشركات المنتشرة في أرجاء المعمورة.

^١ محمد محمد علي، اللوجستيات وإدارة المخزون، دورة تدريبية للعاملين بشركة أمريكانا، غير منشورة، ص ٥. ولان:

Ronald H. Ballou , Business Logistics Management , (New Jersey ,Prentice- Hall, — 1999), Fourth edition , P.5 – 6 .

² Don Benson and Others, Transport and Logistics,(London. Wood head – Faulkner Limited , 1994) P. 175 – 176.

ثالثا : التوزيع الجغرافي للتجارة العالمية المفقولة بحرا:

ومن زاوية التوزيع الجغرافي للتجارة العالمية المفقولة بحرا، نجد أن الدول الصناعية المتقدمة تتأثر بأكثر من ثلثي الواردات، وسحو ٤٠ ٪ من الصادرات، أما الدول النامية فصبيها من الواردات نحو ربعها، بينما نصبيها من الصادرات حوالي نصفها. أما الدول الاشتراكية في آسيا ودول أوروبا الشرقية فنصبيها صادرا وواردا في حدود ٥ ٪ على النحو المبين في الجدول التالي.

جدول رقم (٧)

توزيع التجارة العالمية المقولة بحرا حسب نوعيات السلع ومجموعات الدول
للسنوات ٩٦-٩٧-٩٨.

| السلع المشحونة | | | | السلع المخرقة | | | | مجموعة الدول |
|--|-------|------|-------------------|---------------|-------|------|-------------------|--------------------------------|
| السنة | نفط | | النسب الجزائري | المجموع | نفط | | النسب الجزائري | |
| | مجموع | مخام | | | مجموع | مخام | | |
| التجارة بالمليون طن | | | | | | | | |
| ١٩٩٦ | ١٥٩٠ | ٥٣٧ | ٢٦٣١ | ٤٧٥٨ | ١٥٩٩ | ٤٨٠ | ٢٧٣٤ | اجمالي العالم |
| ١٩٩٧ | ١٦٢٦ | ٥٤٦ | ٢٧٨١ | ٤٩٥٣ | ١٦٢٥ | ٥٢٢ | ٢٨٩٠ | |
| ١٩٩٨ | ١٦٣٣ | ٥٤٨ | ٢٨٨٤ | ٥٠٦٤ | ١٦١١ | ٥٢٥ | ٢٩٩٣ | |
| نسبة مساهمة كل نوعية بضائع في الاجمالي | | | | | | | | |
| ١٩٩٦ | ٣٣,٤ | ١١,٣ | ٥٥,٣ | ١٠٠ | ٣٣,٢ | ١٠ | ٥٦,٨ | اجمالي العالم |
| ١٩٩٧ | ٣٢,٨ | ١١ | ٥٦,١ | ١٠٠ | ٣٢,٣ | ١٠,٤ | ٥٧,٤ | |
| ١٩٩٨ | ٣٢,٢ | ١٠,٨ | ٥٦,٩ | ١٠٠ | ٣١,٤ | ١٠,٢ | ٥٨,٤ | |
| نسبة مساهمة التجارة حسب مجموعات الدول | | | | | | | | |
| ١٩٩٦ | ١١,٩ | ٣٤,٧ | ٦٣,٧ | ٤٢,٨ | ٧٤,٨ | ٨١,٧ | ٦١,٧ | دول اقتصاد الموق الحر |
| ١٩٩٧ | ١١,٩ | ٣٣,٧ | ٦٣,٧ | ٤٣,١ | ٧١,٦ | ٧٦,٧ | ٦١,٩ | |
| ١٩٩٨ | ١١,٦ | ٣٣ | ٦٣,٣ | ٤٣,٤ | ٧٢,٣ | ٧٥,٣ | ٦١,٧ | |
| ١٩٩٦ | ٢,٨ | ٩,٣ | ٣,٢ | ٣,٨ | ١,٣ | -٠,٣ | ٤,٦ | دول شرق ووسط اوروبا |
| ١٩٩٧ | ٢,٨ | ٩,٤ | ٣,٢ | ٣,٧ | ١,٣ | -٠,٢ | ٤,٦ | |
| ١٩٩٨ | ٢,٨ | ٩,٥ | ٣,٢ | ٣,٧ | ١,٤ | -٠,٢ | ٤,٦ | |
| ١٩٩٦ | ٢,٤ | ٠,٩ | ٢,٢ | ٢,١ | ٠,٣ | ٠,٤ | ٣,٦ | الدول الأشتركية الأسبوية |
| ١٩٩٧ | ١,٦ | ٠,٩ | ٢,٣ | ١,٩ | ١,١ | ٢,٣ | ٣,٦ | |
| ١٩٩٨ | ١,٥ | ٠,٩ | ٢,٣ | ١,٩ | ١,٢ | ٢,٥ | ٣,٦ | |
| ١٩٩٦ | ٨٣ | ٥٥,١ | ٣١,٤ | ٥١,٣ | ٢٣,٨ | ١٧,٦ | ٣٠ | الدول النامية |
| ١٩٩٧ | ٨٣,٧ | ٥٦ | ٣١,٣ | ٥١,٢ | ٢٦ | ٢٠,٨ | ٢٩,٩ | |
| ١٩٩٨ | ٨٤,١ | ٥٦,٦ | ٣١,٧ | ٥١ | ٢٥,١ | ٢١,٩ | ٣٠,٢ | |

Source : UNCTAD, Review of Maritime Transport , 1998, OP.cit ., P.13.

رابعاً : مدى تجاوب البضائع المصرية المنقولة بحراً مع الاتجاه العالمي للتحويلة:

هناك اتجاه متزايد في التحويلة للبضائع المنقولة بحراً، كما أن الأمر تعدى ذلك إلى استخدام محطات الحاويات المصرية كمحطات للترانزيت والاقطرمة. كما أن إجمالي أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية تتزايد سنوياً على النحو الموضح في الجدول التالي:

جدول رقم (٨)

تطور أعداد الحاويات المتداولة بالموانئ المصرية

خلال سنوات مختارة

(العدد حاوية مكافئة ٢٠ قدم)

| البيان | ٨٦ | ٩٥ | ٩٦ | ٩٧ |
|--------------------|--------|---------|---------|---------|
| حاويات برسم البلد* | ١٧٦٨٤١ | ٤٣٥٦٥٥ | ٤٨٦٧٤٦ | ٥٧٠٧٣٨ |
| حاويات ترانزيت** | - | ٧٩٨٨٦٨ | ٧٨٣٥٣٠ | ٨٦١٤٧٧ |
| الإجمالي | ١٧٦٨٤١ | ١٢٣٤٥٢٣ | ١٢٧٠٢٧٦ | ١٤٣٢٢١٥ |

* تشمل الصادر والوارد.

** تشمل الصادر والوارد.

المصدر :- بالنسبة لعامي ٩٥/٨٦ : وزارة النقل البحري، تقرير إحصائي عن وزارة النقل البحري في الفترة من ٨٧/٨٦ حتى ٩٥/٩٤، بنك معلومات النقل البحري، بدون سنة نشر، ص ١١.
- أما عامي ٩٧، ٩٦. وزارة النقل البحري، النشرة التحليلية، بنك معلومات النقل البحري - المجلد الرابع - إبريل ١٩٩٨، ص ٧٠.

وقد بلغت كمية الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية خلال عام ١٩٩٧ نحو ٥,٧٦٨ مليون طن شاملة الحاويات الصادرة والواردة برسم البلد والترانزيت^١. كما بلغت كمية

^١ وزارة النقل البحري، النشرة التحليلية، مصدر سبق ذكره، ص ٧٠.

التجارة الخارجية المصرية نحو ٤٢ مليون طن^١، أي نسبة كمية الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية تمثل نحو ١٤٪ من كمية التجارة الخارجية المصرية. وقد يبدو للوهلة الأولى أن ارتفاع نسبة التجارة الخارجية المصرية اغواء، ولكن تحليل رقم الحاويات المتداولة في الموانئ المصرية بين أن نحو ٦٠٪ منها حاويات ترانزيت والباقي حاويات برسم البلد، أي أنه بالرغم من تزايد الاتجاه إلى تحوية التجارة الخارجية المصرية، إلا إنها ما زالت محدودة، كما أن حاويات الترانزيت أيضاً محدودة - بالرغم من تزايدها هي الأخرى - بالمقارنة بطاقات الموانئ المصرية، وبالموانئ المجاورة والمنافسة على البحر الذي سيفصله فيما بعد.

وتأسيساً على ذلك لم تتحقق الآثار المترتبة على التحوية بدرجة كافية في مصر والمنطقة في تطبيق المفاهيم الحديثة في أنماط الإنتاج والنقل، والنقل الدولي متعدد الوسائط، واللوجستيات والتزامن المحكم.

الخلاصة:

مارال النقل البحري يمثل لواسطة الرئيسة للنقل الدولي للبضائع، إذ يمثل نحو ٨٠٪ من حجم التجارة الدولية، وتقل البضائع الصب نحو ٦٨٪ من التجارة الدولية المقلولة بحراً، منها ٤٥٪ صب سائل والباقي صب جاف، أما البضائع العامة لتمثل نحو ٣٢٪ من حجم التجارة العالمية المقلولة بحراً، أكثر من نصفها بضائع محواة.

وهناك اتجاه متزايد نحو تحوية البضائع المقلولة بحراً لتسهيل تداولها والاستفادة من وفورات الحجم، وقد مارس هذا الاتجاه آثاره على كل من أنماط الإنتاج والتسويق والنقل حيث ظهر النقل متعدد الوسائط لتحقيق التكامل بين مختلف وسائط النقل البحري والبري والسكك الحديدية بهدف خفض التكاليف، كما أمكن تطبيق مفهوم اللوجستيات والتي يقصد بها إدارة تدفق السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفعالية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي، مما يحقق رضا المستهلك وزيادة ربحية المنتج. فضلاً عن مفهوم التزامن المحكم والذي يخفف تكلفة المخزون إلى الصفر تقريباً.

^١ مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، التقرير الإحصائي السنوي، العدد الخامس عشر، الجزء الأول، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحري، سبتمبر ١٩٩٨، تقرير رقم ٢٣١ (١) - ٢٧٢١، ص ٣.

والحقيقة أن الاتجاه إلى التحويلة في مصر لا يساير المعدلات العالمية في هذا الاتجاه وبالتالي لم
تتحقق الآثار المترتبة على التحويلة حتى الآن
تلك كانت أهم الاتجاهات الحديثة في التجارة العالمية المقولة بحراً، ولاشك أن هذه الاتجاهات كان
لها انعكاساتها على الأسطول العالمي، إذ أثرت في هيكله وبوعية السفن وفي نمط ملكية الأسطول
العالمي سواء على مستوى الشركات أو الدول على البحر الذي سنعرضه في البحث التالي :

المبحث الثاني

الميل إلي التركيز والاحتكار في ملكية الأسطول العالمي

سبق أن عرّصا في المبحث السابق الاتجاه المتزايد للبضائع المقولة بحراً نحو التحويلة، ومما يترتب على ذلك من تغيير في أنماط الإنتاج والتسويق والنقل والحقيقة أن هذا الاتجاه كان له انعكاساته على الأسطول العالمي من زاوية تزايد نسبة سفن الحاويات في هيكل الأسطول العالمي، وتزايد الرعة إلى الاحتكار والتركز في تملك الأسطول العالمي على مستوى الدول، وذلك من خلال تبني سياسات تحد من تسجيل السفن تحت أعلام الملائمة، ووضع عقبات وموانع تحول دون دخول المنافسين المحتملي لسوق النقل البحري، بل أن هذه العقبات تعمل على إخراج بعض المنافسين الحاليين من السوق.

وقد امتدت الرعة إلى التركيز والاحتكار من مستوى الدول إلى مستوى الشركات، إذ أن معظم هذه الشركات أصبح يتبنى سياسات تحقق ذلك مثل الاندماج والسيطرة والتحالف. بحيث أصبح سوق النقل البحري نموذجاً لسوق احتكار القلة.

ويهدف هذا المبحث إلى استعراض التطورات في هيكل عرض النقل البحري الكلي، وبيان مدى نزعه إلى التركيز والاحتكار سواء على مستوى الدول أو على مستوى الشركات وما استتبع ذلك من اللجوء إلى استخدام السفن كبيرة الحجم.

وعلى ذلك فإن هذا المبحث سيعرض لما يلي:

أولاً: هيكل الأسطول العالمي وهيمنة الدول المتقدمة عليه.

ثانياً: الميل للتركز على مستوى الشركات دولية النشاط.

ثالثاً: الاتجاه المتزايد لزيادة حجم السفن.

أولاً: هيكل الأسطول العالمي وهيمنة الدول المتقدمة عليه :

ينسجم جانب العرض في النقل البحري بسيطرة الدول المتقدمة عليه، فقد بلغت الحمولة الساكنة للأسطول العالمي في نهاية عام ١٩٩٧ نحو ٧٧٥,٩ مليون طن بزيادة قدرها نحو ٠,٢٪ عن العام السابق، منها ٢٠٢,٥ مليون طن تنتمي إلى الدول المتقدمة بنسبة ٢٩,١٪ من إجمالي حمولة الأسطول العالمي، و٣٦١ مليون طن مسجلة بدول التسجيل المفتوح الرئيسية وبما يعادل نحو ٤٦,٥٪، أما نصيب الدول النامية فقد بلغ ١٥٠ مليون طن بنسبة ١٩,٣٪، والباقي وقدره ٥٠,٣ مليون طن موزعة بين الدول الاشتراكية في آسيا ودول وسط وشرق أوروبا بنسبة ٦,٥٪ من إجمالي حمولة الأسطول العالم وذلك على النحو الموضح بالجدول التالي:

جدول رقم (٩)

توزيع الحمولة الساكنة والإجمالية للأسطول العالمي على مجموعات

الدول المسجلة بها في أعوام ١٩٨٠ - ١٩٩٦ - ١٩٩٧

(بالمليون طن)

| الحمولات ونسب المساهمة | | | | | | أعلام التسجيل حسب مجموعات الدول |
|------------------------|-------|-------|-------------------|-------|-------|--|
| الحمولة الساكنة | | | الحمولة الإجمالية | | | |
| ١٩٩٧ | ١٩٩٦ | ١٩٨٠ | ١٩٩٧ | ١٩٩٦ | ١٩٨٠ | |
| ٧٧٥,٩ | ٧٥٨,٢ | ٦٨٢,٨ | ٥٢٣,٧ | ٥٠٩,٤ | ٤١٤,٥ | الإجمالي العالمي |
| ١٠٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | ١٠٠ | |
| ٢٠٢,٥ | ٢٠٣ | ٣٥٠,١ | ١٤٣,٧ | ١٤٢,٢ | ٢١٤,٣ | الدول المتقدمة |
| ٢٦,١ | ٢٦,٨ | ٥١,٣ | ٢٧,٤ | ٢٧,٩ | ٥١,٧ | |
| ٣٦١ | ٣٣٩,٥ | ٢١٢,٦ | ٢٣٠,٧ | ٢١٦,٤ | ١١٤,٢ | أهم دول التسجيل المفتوح |
| ٤٦,٥ | ٤٤,٨ | ٣١,١ | ٤٤,١ | ٤٢,٥ | ٢٧,٦ | |
| ١٥٠ | ١٤٧,٥ | ٦٨,٤ | ١٠٠,٢ | ٩٧,٤ | ٤٤,٧ | الدول النامية |
| ١٩,٣ | ١٩,٤ | ١٠ | ١٩,١ | ١٩,٢ | ١٠,٧ | |
| ٢٤,٣ | ٢٩ | ٣٧,٨ | ٢٢,٨ | ٢٦,٦ | ٣٢ | دول وسط وشرق أوروبا (تشمل الاتحاد السوفيتي السابق) |
| ٣,١ | ٣,٨ | ٥,٥ | ٤,٤ | ٥,٢ | ٧,٧ | |
| ٢٦ | ٢٧,١ | ١٠,٩ | ١٧,٩ | ١٨,٥ | ٧,٣ | الدول الاشتراكية بآسيا |
| ٣,٤ | ٣,٦ | ١,٦ | ٣,٤ | ٣,٦ | ١,٨ | |
| ١٢,١ | ١٢,١ | ٣ | ٨,٤ | ٨,٣ | ٢ | أخري غير موزعة |
| ١,٦ | ١,٦ | ٠,٤ | ١,٦ | ١,٦ | ٠,٥ | |

Source : UNCTAD Review of Maritime Transport 1998, Op.Cit., P. 25

قد يبدو للوهلة الأولى من هذا الجدول أن مساهمة الدول المتقدمة في الأسطول العالمي في تراجع مستمر طوال الفترة، ولكن الباحث المدقق يجد زيادة تفوق هذا الانخفاض في مساهمة دول التسجيل المفتوح، فهي حين انخفضت مساهمة الدول المتقدمة في إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العالمي بنحو ٤٧,٦ مليون طن خلال الفترة من ٨٠ / ٩٧، تزايدت مساهمة دول التسجيل المفتوح بمقدار ١٤٨,٤ مليون طن خلال ذات الفترة، وهذه الزيادة تبين تحول بعض ملائكة السفن في الدول المتقدمة في تسجيل سفنهم في دول التسجيل المفتوح لأسباب متعددة، أهمها تساهلها في شروط التسجيل، من ناحية متطلبات السلامة البحرية والتنظيم، أو بمنحها مزايا مالية وضريبية أفضل.

كما يبين من ذات الجدول تصاعف مساهمة كل من الدول الاشتراكية بآسيا والدول النامية (هونغ كونغ، ماليزيا، سنغافورة، كوريا، تايبي الصينية، تايلاند). في حين تراجعت مساهمة دول التخطيط المركزي السابق، ولكن إجمالي مساهمة كل هذه المجموعات تمثل نحو ربع الحمولة الساكنة العالمية. والأمر على هذا النحو يبرز بشكل واضح مدى سيطرة الدول المتقدمة على الأسطول العالمي، ولكن يمكن عرض مدى سيطرتها من الجدول التالي الذي يبين أن أكبر خمسة وثلاثين دولة بحرية في العالم تسيطر على نحو ٩٤٪ من الحمولة الساكنة للأسطول العالمي، من هذه الدول الخمس والثلاثين توجد نحو ١٧ دولة متقدمة تسيطر على نحو ٦٢,٨٤٪ من إجمالي الحمولة الساكنة العالمية، أما الصين والهند ودول آسيا المصنعة حديثاً فصاحبها من الحمولة الساكنة نحو ٢٢,٧٢٪، في حين أن دول وسط وشرق أوروبا (تشمل الاتحاد السوفيتي السابق) فيبلغ مساهمتها نحو ٣,٧٪، أما الدول النامية فتتصدر مساهمتها في نحو ٤,٣٢٪ من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العالمي.

جداول رقم (١٠)

أهم خمسة وثلاثون دولة بحرية في ٣١ ديسمبر ١٩٩٧

| الترتيب العالمي | الدولة | عدد السفن | | | حصة الساحة | | |
|-----------------|------------------|--------------|---------------|----------|--------------|---------------|----------|
| | | العلم الوطني | العلم الاجنبي | الاجمالي | العلم الوطني | العلم الاجنبي | الاجمالي |
| ١ | اليونان | ٨١٨ | ٢٢٤٠ | ٣٠٥٨ | ٨١١٠٨ | ١٢٣٤٨١ | ٢٠٥٣ |
| ٢ | اليابان | ٨٨٢ | ١٩٢٥ | ٢٨٠٧ | ٦٨٩٥٩ | ٨١٢٥٤ | ٧٧٢٦ |
| ٣ | التايوان | ٨٦٣ | ١٥٧ | ١٥٢٠ | ٢٤٢١٦ | ٥٣٧٥٩ | ٤٥ |
| ٤ | الولايات المتحدة | ٤٧٣ | ٧٥٢ | ١٢٢٥ | ٣٢٩٢٤ | ٤٥٣١٧ | ٧١٦٥ |
| ٥ | إيطاليا | ٣٩٠ | ٤٦٥ | ٨٥٥ | ١٤٢٣٨ | ١١٨٥٧ | ٦٦٠٦ |
| ٦ | فرنسا | ٥٣٠ | ١٠٤٦ | ١٥٧٦ | ١٣٨٥٥ | ٢١٦١٦ | ٦٤٦ |
| ٧ | ألمانيا | ١٧٤ | ٢٠١ | ٣٧٥ | ١٧٤٠٤ | ١٩١٤٠ | ٩٠٧ |
| ٨ | كندا | ٤٢٧ | ٢١٥ | ٦٤٢ | ٥٤٣٧ | ١٢١٤٩ | ١٤٧٦ |
| ٩ | إيطاليا | ٤٢٩ | ١٥٢ | ٥٨١ | ٩٧١٤ | ١١٨٢٣ | ٤٣٢٦ |
| ١٠ | تركيا | ٤٤٠ | ٣٤ | ٤٧٤ | ٩٠٤٦ | ٩١١٧ | ٣٨٩ |
| ١١ | ألمانيا | ١٧٥ | ١١٠ | ٢٨٥ | ٤٤٢٩ | ٣١٧٣ | ٤١٧٥ |
| ١٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٢٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٣٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٤٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٥٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٦٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٧٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٨٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩١ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٢ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٣ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٤ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٥ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٦ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٧ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٨ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ٩٩ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |
| ١٠٠ | ألمانيا | ١٥ | ٢١٨ | ٢٣٣ | ٦٦٠ | ٦٦٠ | ٨٨٠٩٩ |

Source: Lloyd's Maritime Information Services (London),Cited from UNCTAD,

Review of Maritime Transport , Op.Cit, p.30.

بل ان مساهمة تلك الدول محصورة في عدد محدود من لدول وهي لا تمثل الدول المتخلفة
لنمها دولة حديثة التصنيع البرازيل وثلاث دول نفطية (السعودية، وايران والكويت)، بل ان الاخيرة
يرجع كبر مساهمتها الى تسجيل السفن المملوكة لشركة الملاحة لعمرية المتحدة لها، وهي شركة
مملوكة لمجلس التعاون الخليجي.

بل ان صورة جانب العرض لقطاع النقل البحري تزداد وضوحا بتوزيع الحمولات
السائكة للاسطول العالمي على النواعيات المختلفة للسفن، يتبين ان سفن النصب تمثل نحو ٣٠,٣٪
من اجمالي حولة الاسطول العالمي منها صب سائل (النفط ومشتقاته) نحو ٣٥,١٪، اما النصب الجاف
فيتمثل نحو ٣٦,٢٪، فيما اسطول البضائع العامة يمثل نحو ٢٠,٦٪، منها ٧,٢٪ لسفن الحاويات.

وبصفة عامة فان متوسط اعمار سفن الاسطول العالمي بلغت خمسة عشرة عاما
تقريبا، وتلحظ اعمار جميع نوعياته حول هذا المتوسط، باستثناء اعمار سفن البضائع العامة بالبحر
موجب قدره ٢,٦، وسفن الحاويات بالبحر سالب قدره ٢,٩، بل ان الظاهرة اللافتة للنظر ان
معظم سفن الاسطول العالمي في جميع هذه النواعيات قد تجاوزت الخمسة عشر عاما بالفعل.
لما تقدم يتضح ان الدولة المتقدمة تسيطر على عرض النقل البحري العالمي بل وتسمى دوما الى
تأكيد هيمنتها عليه من خلال.

٩ - الحد من ظاهرة التسجيل المفتوح.

ولما كان غو ظاهرة التسجيل المفتوح يحد من تركيز عرض النقل البحري في الدول
المتقدمة، لذا فان هذه الدول تقاوم هذه الظاهرة بشتى السبل.
وقد يرى لبعض ان ظاهرة التسجيل المفتوح تحد من هيمنة الدول المتقدمة على عرض
النقل البحري. اذ ترتب على لجوء ملاك السفن في الدول المتقدمة الى التسجيل المفتوح، ان غالبية
السفن النصب، ونسبة متزايدة من سفن التجارة الخطية لتلك الدول، أصبحت ترفع الآن اعلام
دول الملاحة، الا انه تجدر ملاحظة ان هذه الظاهرة لا تحد من هيمنة الدول المتقدمة على عرض
النقل البحري، سيما وان تغير علم السفينة وجنسيتها لا يعبر عن عدم انتماء ملاكها للدول المتقدمة
ورلا تهم لها. غاية الامر انهم يحاولون تعظيم مكاسبهم من التسهيلات التي تقدمها دول التسجيل
المفتوح وبالرغم من ذلك فان الدول المتقدمة لم تألوا جهدا في الحد من هذه الظاهرة لتأكيد هيمنتها
على عرض النقل البحري بصفة عامة وعرض السفن الخطية بصفة خاصة.

وتحاول الدول المقدمة من التمانينات الحد من هذه الظاهرة وذلك باتباع سياسات شق
سها تقديم الحوافر المالية وإعفاءات ضرائبية والسماح بنظام التسجيل الثانى مع الاحتفاظ بالعلم
الاصلى، مع ما يتطلبه ذلك من السماح بمزيد من المرونة فى شروط التنظيم كالمساح بتحديد اجور
الطاقم - فيما عدا الضباط بأقل من مستوى المعدلات المحلية بل امتدت هذه السياسات الى
استحداث تسجيلات جديدة وذلك وفقا للتفصيل التالى.

تمثلت السياسات المالية المشجعة لرفع العلم الاصلى للفةة فيما ذهبت الى كل من
اليونان حيث انتهجت سياسة مالية تقوم على تخفيض الضرائب وتقديم الاعانات وقد حققت هذه
السياسة نجاحا محدودا فى خفض معدل التناقص فى اسطولها الوطنى، بل ان اتباع البرتغال واسبانيا
لنفس السياسات لم يحقق الهدف المنشود^١. كما سارت كل من هولندا والرويج والسويد والمملكة
المتحدة فى نفس الاتجاه، باتباع كل منها سياسة مالية للحد من تراجع عدد السفن التى ترفع
اعلامها الوطنية حيث استبدلت هولندا ضريبة الدخول بضريبة اخرى تفرض بسبة ثابتة وفقا
لحمولة السفينة، واتبعت النرويج نفس الاسلوب مع سماحها باهلاك السفن بمعدلات كبيرة، مع تقديم
دعما لتعويض ضريبة الدخول المفروضة على البحارة، كما تقدم كل من السويد والمملكة المتحدة
دعما للبحارة، بالإضافة الى ان المملكة المتحدة تقدم اعانات لتغطية نفقات استراحة البحارة
الوطنيين فى الموانئ الاحبية، هذا فضلا عن تقديمها الاعانات لتغطية بعض بود الموازنة الرأسالية.
بيما اتبعت كل من فرنسا والمانيا نظام خاص فى اهلاك السفن يحقق وفورات ضرائبية للاكها
بالاضافة الى العديد من المزايا المالية الداعمة للاك السفن الوطنيين، كما محت اليابان مزايا
ضريبة للاك السفن.

هذا على صعيد السياسات المالية، اما على صعيد الاجراءات التنظيمية فقد استحدثت
العديد من الدول نظام التسجيل الثانى مثل البرازيل وايطاليا واسبانيا وكوريا واستراليا^٢، بل ان
دول اخرى ادخلت نظم عالمية لتسجيل لسفن بما يهدف جذب السفن الوطنية والعالمية لرفع
علمها مثل الدنمارك التى ادخلت DIR منذ عام ١٩٨٨، كما ان المملكة المتحدة اتبعت نظام

1 Theo Kiriadidis & George Tzanidakis, New Trends in European Maritime Policy, &
Management 1995, Vol. 22 No. 2 P. 182

2 For more Details see: Organization of Economic Co - Operation & Development
, OECD Maritime Transport Committee, Annual Report 1996 & 1997 - Which are
available on the web sit, WWW.Oecd. Org// Dist/sit/ Transport / Sea/ Prod / Or 96 or
97 /net.

التسجيل الخارجى حيث سمحت بتسجيل السفن في بعض محميات مثل جزيرة مالما MA وبرمودا وهذه الوسائل لجحت في الحد من الانخفاض المستمر في السفن التي ترفع الاعلام الوطنية. وكسياسة اقليمية بادت هيئة ملاك السفن الاوروبية بضرورة تبني الجماعة الاوروبية لسياسة لتسجيل السفن، تقوم على اساس الجمع بين علم الجماعة الاوروبية وعلم الدولة وعلى ان تسمح السفن المسلحة وفقا لهذا النظام مجموعة من المزايا اهمها حرية الانتقال الى سحل أى دولة اوروبية وحرية تقديم خدماتها داخل دول المجموعة الاوروبية ولها افضلية في نقل امدادات الغذاء والوقود في الاعانات الوطنية والاعفاء من الضرائب^١.

٢ - وضع موانع للدخول الى الصناعة:

دأبت الدول المتقدمة على وضع العقبات امام دخول منافسين جدد، بل و توصل السبل امام المنافسين الحاليين من الدول المتخلفة، وتصح في ذلك اساليب متعددة، اذ انما لاكتفى بالفجوة التكنولوجية القائمة بالفعل في صناعة النقل البحري بينها وبين الدول المتخلفة بل وتعمق تلك الفجوة وتحول دون نقل التكنولوجيا الى تلك الدول فصلا عن العقبة الكؤود التي تحد من فرصة تملك الدول المتخلفة لاساطيل بحرية تأمين نقل تجارتها الخارجية، تلك العقبة المتعلقة بسيرة رؤوس الاموال بها. ويصبح مدى صعوبة هذه العقبة اذا وصفا في اعتبارنا امرين - عدم توافر مصادر لل نقد الاجنبي من جهه، وان صناعة النقل البحري صناعة مكثفة لرأس المال Capital Intensive .

ولم تكتفى بهذا بل استحدثت الدول المتقدمة حواجز تحول دون دخول منافسين جدد وتتمتع المنافسين الحاليين من خلال نظم جديدة بدعوى متطلبات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة من التلوث، ولعل اهم هذه النظم رقابة دولة الميناء Port State Control وادارة قواعد السلامة الدولية International Safety Management .

ويقوم مبدأ رقابة الدولة على الميناء Port State Control على الاعتراف بحق دولة الميناء في ايقاف وحجز السفن التي تعتبر دون المستوى القى المطلوب، وذلك لاعتبارات تتعلق بالسلامة والبيئة وذلك بان تحصل كل سفينة على شهادة باستيفائها لمتطلبات السلامة وفقا لقرار لجنة السلامة البحرية الدولية في مايو ٩٤، وبالرغم من نبل الاهداف المعلنة للقواعد الدولية للسلامة، الا ان النوايا القابعة خلف هذه القواعد، لم تكن كذلك. وقد كشفت دراسة صادرة عن

^١ Theo Kiriazidis & George Tzanidakis , Op.Cit.,P 185.

منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية عن الهدف الحقيقي وراء تلك القواعد، حيث عرّضت تحليلاً اقتصادياً يوضح أن تشغيل السفن ذات المستوى الفني المنخفض يحقق وفورات تشغيلها، وهذه الوفورات تمسحهم مرة ثالثة في مواجهة مشغلي السفن ذات المستوى الفني الأعلى، الذين يعانون من ارتفاع تكاليف السلامة البحرية نتيجة للتصخم في الوقت الذي يعجز فيه سوق النقل البحري بفائض عرض وقد انتهت هذه الدراسة إلى توصيات بضرورة تطبيق قواعد السلامة^١. بل نجد تأكيداً لذلك في تقرير لجنة النقل البحري بذات المنظمة والذي يوضح خطة عمل اللجنة عام ١٩٩٩-٢٠٠٠. وتتضمن هذه الخطة العمل على التخلص من السفن ذات المستوى الفني المنخفض وتقديم الدعم للمنظمة البحرية الدولية في ذلك، وكذلك تعميق البحث في المزايا التنافسية التي يحصل عليها ملاك هذه السفن^٢. وبالرغم من أن المنظمة البحرية الدولية، هي إحدى المنظمات التابعة للأمم المتحدة إلا أنها دائماً ما تطلب مصالح الدول المتقدمة. وقد بدأ تطبيق القواعد الدولية لإدارة السلامة منذ يوليو ١٩٩٨. ويتوقع الخبراء أن نحو ألف سفينة من سفن الصب لن تتمكن من الحصول على شهادة السلامة.

كما أن تمسك الدول المتقدمة بتطبيق هذه القواعد يؤكد حرصهم على استبعاد مافسة الدول المتخلفة لتأكيد احتكارهم لسوق النقل البحري. فحرس السواحل في الولايات المتحدة يمنع السفن التي لا تحمل شهادة السلامة من دخول موانئها، بينما دول الاتحاد الأوروبي تقوم بحجز تلك السفن، وحتى في حالة الإفراج عنها تجمع من دخول الموانئ الأوروبية مرة أخرى قبل حصولها على شهادة السلامة.

ثانياً:- الميل إلى التركيز على مستوى شركات النقل البحري:

لا يقتصر الميل إلى التركيز في صناعة النقل البحري على مستوى الدول، وإنما تعداه وأصبحت هذه الرغبة على مستوى الشركات النقل البحري العاملة في التجارة الخطية، وبصفة خاصة في مجال نقل الحاويات فقد تبنت الشركات استراتيجية لتحقيق التركيز من خلال الاندماجات Merges والسيطرة Take Over من جهة، ثم قامت تحالفات بين الشركات المدمجة

¹ Organization of Economic Co-Operation & Development, Competitive Advantages Obtained by Some Shipowners as a results of Non-Observance of applicable international Rules and standards, (Paris: OECD, 1996).

² OECD, Maritime Transport Committee Annual Report 1998, (Paris: OECD, 1999), P.6

من جهة اخرى، أدى ان الاستراتيجية تقوم على التكامل بين الاندماجات والتحالفات مما أدى الى ظهور الشركات العملاقة، واصبحت التجارة الخطية في السنوات الاخيرة مركزة في قبضة عدد محدود جدا من الشركات بعد ان كانت تنقسم بالفتت Fragmentation فبعد ان كانت التجارة الخطية تضم عشرات من الناقلين منذ عشر سنوات خلت، اصبحت تنقسم بالتركز الشديد بل والمتزايد، ففي عام ١٩٨٨ كان اكبر عشرين ناقلا يمثلون نحو ٣٥٪ من الحمولة العالمية، واصبحوا يمثلون نحو ٤٨,٦٪ عام ١٩٩٦، ووفقا لطلبات بناء السفن التي مستلم عام ٢٠٠٠، سيملك اكبر عشرين ناقلا ٦٠٪ من الحمولة العالمية ومع مطلع عام ١٩٩٩ اصبح اكبر خمسة وعشرين ناقلا يتحكمون في (٣,٦ مليون TEUS والتي تمثل نحو ٥٩٪ من الطاقة العالمية لقل الحاويات والتي تبلغ ٦ مليون TEUS) ويبين الجدول التالي اكبر خمسة وعشرين ناقلا للحاويات في اول يناير ١٩٩٩ .

جدول رقم (١١)
أكبر خمسة وعشرين ناقلا للحاويات

(TEU)

| | |
|---------|--|
| ٢٧٨٢.٥ | Maersk |
| ٢٩٧.٣٠ | Ever green (including Uniglor) |
| ٢٦٢٢٤٨ | P & O Nedlloyd |
| ٢٣٢٩١١ | Hanjin / DSR/ Senator |
| ٢٢٧١٣٧ | Cosco Container |
| ٢٠٦٢٦٦ | Sea Land |
| ١٩٩٢٢٦ | Mediterranean Shipping Company |
| ١٩٨١٦٣ | NOL / APL (including P.T. Pul and Lorenzo) |
| ١٦٤٣٣١ | NYK (including TSK) |
| ١٣٩٠٨٥ | Canadian Pacific + TMM (including Contship, Lykes ,Can Mar, Cast, Ivaran and TMM) |
| ١٢٩٢١٠ | Mitsui Osk |
| ١١٥٨٤٣ | CMA / CGM |
| ١١٣٦٧٣ | Zim |
| ١٠٩١٩٢ | Hyundai |
| ١٠٥٦٤٣ | K Line |
| ١٠١٠٩٤ | Yang Ming Line |
| ١٠٠٢١٦ | Hapag Lloyd Group (including Rickmers) |
| ٩٠٩٤٤ | OOCL |
| ٦٨٥٢٣ | UASC |
| ٥٦١٩٤ | Wan Hai |
| ٥٥٧٢٣ | Hamburg ~ Sud Group (including Alianca, DNOL, Ybarra and South Seas) |
| ٥٣٨٦٢ | Cho Yang Line |
| ٥١٣٧٧ | Pacific International Lines |
| ٥٠٨٧٣ | Safmarine Container L. |
| ٤٨٧.٢ | CSAV |
| ٢٥٥٩٦٤١ | الإجمالي |

Source : I.A.P.H, "Biennial Report on Ship Trends"-1999. O.P.Cit, P. 18.

وتقوم استراتيجية هذه الشركات لتحقيق التركيز مع الاندماج او لسيطرة ثم التحالف، ولعل ابلغ الادلة مايلي:

- اندمجت الشركات متعددة الجسبه P & O (المنكحة المتحدة) مع Nedlloyd (هولندا)، واصبحت شركة عملاقة لتبلغ طاقتها الاجمالية على نقل الحاويات الى نحو ٢٦٠ ألف TEUS، واحتلت بذلك المركز الثالث بين شركات نقل الحاويات، كما يلوح في الافق بواد اندماج بين Mearsk (الدنمارك) و Sea Land (الولايات المتحدة) لتكوين شركة تزيد طاقتها على مليون TEUS واكثر من مائتي سفينة حاويات

كما قامت هذه الشركات بعمليات سيطره Take Over واسعة النطاق منها سيطره Neptune Orient Line (سفالورة) على American President Lines (الولايات المتحدة) وعلى Hanjin (كوريا) وعلى DSR-Senator (ألمانيا) وكذلك شراء NOL لشركة APL، مما أدى الى زيادة مقدارها التنافسية بطاقة قدرها نحو ٢٠٠ ألف TEUS^١.

وهناك امثلة اخرى عديدة سواء في مجال الاندماج او السيطرة منها Evergreen التي اصبحت تضم Uniglorry، و APL التي ينطوي تحتها P.T. Pul & Lorezo وكذلك NYK التي تملك TSK، و CMA التي تقيمن على CGM، بالإضافة الى Hapag Lloyd Group التي تضم Rickmers، فضلا عن Hamburg - Sud Group التي تضم Alianca, DNOL, Ybarra & South Sea.

ولعل من نافلة القول ان تذكر ان هناك شركات قامت بعمليات السيطرة واندماج معا مثل Canadian Pacific التي اندمجت مع TMM وسيطرت على Can, Cont Ship, Lykes, Mar, Cost & Ivaran^٢. ولم تقتصر محاولات التركيز على عمليات الاندماج والسيطرة، بل تكاملت من خلال التحالفات بين هذه الكيانات العملاقة التي تأخذ شكل الكونسورتيما Consortia او المؤتمر الملاحي. واهم هذه التحالفات التي تتخذ شكل لكونسورتيما:

^١ UNCTAD, Review of Maritime Transport, Op.Cit, p.30

^٢ LA.P.H, "Biennial Report on Ship Trends"-1999, O.P.Cit, PP. 18.-19 & to Review the Latest Merges & Acquisitions operation see also; Globalization : Shipping Seeks New, Global Role, Lloyds Shipping Economist, November, 1999,P.P.7 - 8.

- التحالف الكبير Grand Alliance بين كل من (NYK, Hapage Lloyd , P&O Nedlloyd , OOCL, Misc)

- تحالف العالم الجديد ويتكون من Mitsu OSK, NOL/APL, Hyundai

- وتحالف COSCO Group, K-Line الذي يتألف من COSCO/K-Line/Yangming ويعمل

على عدة خطوط آسيا /أوروبا Transatlantic و Transpacific

- التحالف المتحد ويمثله Hanjin/DSR Senator / Cho Yong / USAC

والأخيرة تنتمي الى مجلس التعاون الخليجي، ويقوم هذا التحالف بخدمة مجموعة خطوط بين الشرق والغرب، وهي الآن قد غيرت من نمط تأدية هذه الخدمات من التشغيل حول العالم الى مجموعة من الخدمات البديوية.

- التحالف بين Maersk / Sea Land والذي يسعى الآن الى تنفيذ استراتيجية كوية تتضمن تقديم خدمات في البر^١.

هذا بخلاف ان المؤتمرات الملاحة والتي تنظم معظم لشركات الملاحة في اطارها، هي من قبيل التحالف على النحو الذي سنفصله في البحث الاول من الفصل الاول من الباب الثالث من هذه الدراسة، بل ان هذه الشركات مدت يدها الى الموانئ لتبسط نفوذها عليها على النحو الذي سنعرض له في سياق البحث التالي.

وهكذا نجد ان الميل الى التركيز على المستوى العالمي، أو على مستوى الشركات قد حذر من امكانية الحديث عن وجود منافسة، اذ انه قضى حتى على المنافسة الاحتكارية وتحول الامر الى احتكار للقلة سيطر على صناعة النقل البحري ويستجيب سبلا متعددة لاقامة عوائق للدخول الى الصناعة.

ثالثا : الاتجاه المتزايد نحو زيادة حجم السفينة:

بداية لابد من ان نقر انه لا يمكن ان يقوم إنتاج كبير الحجم بدون نقل كبير الحجم، فعولة الإنتاج والأسواق على النحو السالف الإشارة إليه في البحث الأول من الفصل السابق، لا يمكن ان تتم دون مؤازرة نظام النقل، بل انه يمكن القول ان عولة الإنتاج والأسواق غيرت نمط الطلب على النقل والخدمات المرتبطة به، واحيرت شركات النقل على تقديم الخدمات

^١ Ibid, P.19.& Compare:

Stavroula Chorinon, Shipping Seeks New Global Role, Lloyd's Shipping Economist, November 1999, P.10.

المطلوبة لتبادل الاتحاح المعمول وقد تحلى ذلك بوصوح كبير خلال عامى ٩٧/٩٨ اذ استمرت الصغوط على قطاع النقل البحري لاحداث التغيرات الضرورية سواء كانت تكنولوجية او تنظيمية او سياسية، حتى يستمر دوره كعامل مساعد للتجارة الدولية والتنمية الاقتصادية.^١

وتحاول شركات النقل البحري تحقيق اقتصاديات الحجم، من خلال كبر حجم السفينة وليست من خلال زيادة أعدادها. والحقيقة ان السفن الكبيرة الحجم تحقق وفورات في التكاليف الثابتة والمتغيرة^٢ تنجم من الوفورات الادارية، والعناية والتسويقية والشرائية... الخ. بالإضافة الى انه مع كبر حجم السفينة فان التكلفة المتوسطة للوحدة المقولة من الوفود وتكلفة الباء تنخفض انخفاضاً ملموساً كلما زاد الحجم

الا ان الامر ليس بهذه البساطة. اذ ان كبر حجم السفينة على هذا النحو ينير العديد من المشكلات اولها تأمين بضائع تعطى هذه الحمولة العملاقة، وهذا الامر صعب للغاية في اتجاه واحد فما بالنا بالاتجاهين، إذا أخذنا في الاعتبار مشكلة عدم توازن تدفق البضائع Imbalanced Trade، بالإضافة الى مشكلة الحاويات الفارغة التي تقدر بنحو ٢٠٪ من حجم تجارة الحاويات، وتتراوح تكلفتها على المستوى العالمى ما بين ٢-٣ بليون دولار^٣ فضلاً عن ان كبر حجم السفينة على هذا النحو قد يجمع دخولها بعض الموانئ، او قد يجمعها من عبور بعض الممرات المائية، وربما يهون البعض من هذه المشكلة، بالنظر الى ان هذه النوعية من السفن تعمل Mother Ships، وبالتالي فانه يمكن حل هذه المشكلة باستخدام سفن الروافد Feeder Ships، الا انه يجب ان يؤخذ في الاعتبار ان هذا الحل له تكلفته.

على ان الجانب الأكثر أهمية ويحد من وفورات الحجم. يتمثل في أن سوق النقل البحري سوق احتكار قلة، وعادة ما يعمل وفقاً لنموذج اتباع القائد Flow the Leader. وبالتالي سيؤدي ذلك الى محاكاة باقي الشركات لهذه الشركة القائدة، وهذا ما حدث بالفعل في سوق النقل البحري حيث قامت OOCL, NYK P&O Ncd Cevergreen; ببناء سفن الحاويات وبالتالي سيزيد العرض وتنخفض تعريفة النقل بل ان البعض يرى ان الانخفاض في تعريفة النقل قد يفوق الوفور في

^١ UNCTAD, Review Maritime Transport, 1998, Op.Cit., P.51

^٢ لمزيد من التفاصيل انظر: محمد محمد على النقل والتجارة، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠-٢٥.

^٣ UNCTAD, Maritime Transport, 1998 Op.Cit., P.53.

التكلفة، وبالتالي يحاول المقلون الحد من نفائض الوفورات Diseconomies من خلال الاندماج أو التحالف لخفض التكلفة والحد من المنافسة.

كل هذا من الناحية النظرية، وتطبيقاً لهذه المفاهيم، فقد اتجهت Maersk إلى استخدام ١٢ سفينة من طراز K-Class جامبو حولتها نظرياً ٨١٠٠ TEUS والطاقة العملية نحو ٦٥٠٠ TEUS، وتقدر تكلفة الرحلة لهذه السفينة بنحو ١٠ مليون دولار، في حين أن تكلفة الرحلة على نفس الخط للسفينة من طراز بنامكس حولتها ٤٠٠٠ TEUS تبلغ نحو ٨,٤ مليون دولار وبالتالي يمكن أن تحقق وفراً في تكلفة نقل TEU الواحدة ٢٧ دولار في الاتجاه الواحد (Per Leg) وهذا يعطى هذه السفينة ميزة نسبية في التكاليف تقدر بنحو ٢١٪ هذا مع زيادة انتاجية السفينة من طراز K بنحو ١٠٠٪ عن السفن طراز بنامكس وهذا معناه أن السفينة الثانية تحقق تعادلاً عندما يكون تعريفه نقل الحاوية ١٠٠٠ دولار، في حين أن السفينة الأولى يمكنها أن تحقق أرباحاً عندما تنخفض التعريفه إلى ٥٠٠ دولار.

ويخطط الآن لاتتاح سفن جامبو عملاقة طاقتها ١٥ ألف TEUS، وسيؤدي ذلك إلى خفض متوسط تكلفة النقل بنحو ٥٤٪ عن السفينة جامبو^١. كما يتزايد الاعتماد على السفن الكبيرة، ذلك أنه في عام ١٩٨٥ كان حوالي ١٥٪ من الاسطول العالمي تبلغ حولتها ٢٠٠٠ TEUS وأكثر وقد قفرت إلى نحو ٧٠٪، كما أن هناك عدد من السفن المسلمة حديثاً بلغت طاقتها ٨ آلاف TEUS، وكما أن ترسانات السفن قد أعدت خططها لاتتاح سفن أكبر^٢.

ولا يقتصر التطور على الحجم فقط وإنما تعداه إلى استخدام التكنولوجيا لمنظورة في النقل والتمثلة في تبادل المعلومات إلكترونياً Electronic Data Interance(EDI)، والاتجاه نحو الأتمتة لمعدات السفينة، وثمة تطور آخر يتعلق بسرعة السفينة فقد أصبحت سرعة ٢٤ عقدة ضرورية، بالرغم من أنه من المعارف عليه أن زيادة السرعة عن ٢٦ عقدة تؤدي إلى تغير حاد في تكلفة التشغيل خاصة الوقود، إلا أن شركة نور آسيا كسرت هذا الحاجز إذ بلغت سرعة سفنها

¹ I Seok - Min Jim, Economics of Scale in Container Shipping, Maritime, Maritime Policy & Management, 1998, Vol. 25, No. 4, P. 364 - 365. To review Modelling Economies of Scale in Shipping see also: Kevin Cullinane, The Economics of Large Containerships, paper presented to: The 5th International Maritime Conference on: *Future Trender In Shipping Industry* 9 - 11 November 1997, Alex, Egypt, P.P. 10 - 28.

² UNCTAD, Review Maritime Transport, 1998, Op. Cit, P. 51

١٤, ٢٦ عقدة، أى أنه يمكن القول بأن الاستفادة من عصر الزمن تفوق الريادة في تكلفة التشغيل.

الخلاصة:

- يوجد اتجاه نحو التركيز والاحتكار في ملكية الأسطول العالمي، سواء على مستوى الدول أو الشركات حيث أن أكبر خمسة وثلاثين دولة بحرية تسيطر على نحو ٩٤٪ من إجمالي الحمولة الساكنة العالمية، كما وأن سبعة عشر دولة متقدمة تسيطر على نحو ثلثي الحمولة الساكنة العالمية.

- تتبع تلك الدول أساليب للسيطرة على النقل البحري العالمي هي: اتباع سياسات تؤدي إلى الحد من ظاهرة التسجيل المفتوح، ورفض موانع لدخول الدول المختلفة إلى صناعة النقل البحري.

- كما تنحو شركات النقل البحري نحو التركيز من خلال عمليات الاندماج والبطرة والتحالف والكوسوريتا.

- وقد ظهر اتجاه نحو زيادة حجم السفينة وزيادة سرعتها للاستفادة من وفورات الحجم الكبير تلك كانت الاتجاهات الحديثة في الأسطول التجاري العالمي وماذا عن الاتجاهات الحديثة في الموانئ.

المبحث الثالث

الموانئ

تعتبر الموانئ جزءاً من منظومة النقل البحري، إذ هي محطة ابتداء وانتهاء الرحلة البحرية، لذا لابد من تهيتها لجعلها ملائمة لاستقبال البضائع والسفن ونتيجة للتطورات المتلاحقة في البضائع والسفن، تطورت الموانئ لمواكبة هذه التطورات، فتطورت من موانئ محلية إلى موانئ إقليمية ثم إلى موانئ بحرية. أي أنها تطورت في وظائفها، كما أن التطورات الجارية في بنية الاقتصاد العالمي تصافرت مع التطورات في البضائع والسفن، ولكي تفرز تطوراً في نمط ملكية إدارة الموانئ واتجاهها صوب الخصوصية.

ويهدف هذا المبحث إلى استعراض التطور في وظائف الموانئ ونمط إدارتها وملكيتها وموقع الموانئ المصرية من هذه التطورات. وذلك من خلال النقاط التالية:

أولاً: التطورات في وظائف الموانئ.

ثانياً: خصوصية الموانئ.

ثالثاً: الموانئ المصرية في سياق التطور في الموانئ العالمية.

اولا : التطور في وظائف الموانئ:

لاشك ان التطورات في البضائع والأسطول لها انعكاسها على الموانئ، إذا كان التزاما عليها مواكبة هذه التطورات. فالتحول الى النقل متعدد الوسائط الذي كان نتيجة للاتجاه المتزايد للنوعية جعل الميناء حلقة من حلقات منظومة النقل واتسع نطاق وظائفها، فأصبحت تقوم بوظائف جديدة الى جانب وظائفها التقليدية المتمثلة في الخدمات الملاحية كالقنطرة والإرشاد والإنقاذ والمساعدات الملاحية، وتداول البضائع وتخزينها... الخ، وأصبحت الموانئ تؤدي خدمات صناعية مثل صناعة إصلاح السفن، بالإضافة الى الصاعات الأخرى لانفتاح سلع، بالإضافة الى اصطلاحها بخدمات إدارية وتجارية للمستفيدين بخدمات الموانئ من أعمال بنكية وتأمين واتصالات... الخ هذا فضلا عن تقديم خدمات لوجيستية وتوزيعية للتجارة العالمية، وهو ما يعرف بموانئ الجيل الثالث¹ ونتيجة للاتجاه المتزايد لكبر حجم السفينة، أصبح من المعتذر دخولها بعض الموانئ لعدم ملائمتها لغاطس السفينة. أو لعدم كفاءة وسرعة عمليات الشحن والتفريغ... الخ، وفي ضوء أهمية عنصر الزمن بالنسبة للملاحة هذه النوعيات من السفن، حيث ان إهلاكها يحسب باليوم بل بالساعة، لذا نشأت الموانئ المحورية Hub Ports وهذه الموانئ تقع على ملتقى خطوط التجارة العالمية، ويمكنها

¹ يمكن التمييز بين ثلاثة أجيال من الموانئ

- موانئ الجيل الأول. وهي تمثل النمط الذي كان سائدا حتى الستينات، حيث كانت الميناء مجرد مكان للشحن والتفريغ والتخزين، الذي يتم أساسا بالاعتماد على العمالة، ومعدات محدودة، كانت تلائم مرحلة ما قبل الصناعة

- موانئ الجيل الثاني وهو النمط الذي كان سائدا ابان السبعينات الى اربعينيات القرن الماضي، حيث أصبح الميناء مركزا للنقل والتصنيع والخدمات التجارية، الأمر الذي تطلب مد منطقة الظهر لتصبح جزءا من الميناء وفي هذا النمط تصبح الموانئ رافدا أساسيا للتنمية الاقتصادية، حيث أصبحت مراكز تجارية ومحورا للنشاط الاقتصادي على المستوى الحضري والإقليمي.

- موانئ الجيل الثالث، وظهرت مع بداية الثمانينات لتلبي احتياجات حركة التجارة العالمية والتحول العالمي صوب النوعية، وبالتالي أصبحت هذه الموانئ حلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط، ومصببات لوجيستية للتجارة العالمية وكذلك هذا النوع من الموانئ، ميناء روتردام وستغافورة لمزيد من التفاصيل انظر:

Jan Vissers, The Role of a Port in the Economic Development of the Region, paper presented to the 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middle East Ports: A global perspective, organized by port training Institute in collaboration with port of Rotterdam, Alex., Egypt, 24-26 February, 1998.

استقبال السفن ذات الغاطس الكبير، وتوفر فيها تسهيلات الماولة والكفاءة الادارية التي تقلل زمن الشحن والتفريغ الى ادى درجة.

وهذه الموانئ تقصدها السفن الكبيرة Mother Ships، تشحن وتفرغ فيها الحاويات ثم تقوم سفن اخرى صغيرة Feeder Ships بنقل البضائع من وإلى الموانئ الرافدية Spoke Ports وهذا التطور الهام قد أفضى نيران المنافسة بين الموانئ، حيث ان التطورات التكنولوجية، وزيادة حجم سفن الحاويات ادى الى ضرورة قيام السعة بعدد قليل من الترددات لا يتجاوز ثلاثة او اربعة موانئ في نهاية كل خط (على سبيل المثال في تجارة أوروبا - الشرق الأقصى هامبورج، روتردام، أنتروب ورعا في هافر من جهة، وسيدافورة، هونج كونج وكوي في الطرف الآخر) وباقي الحركة تخدمها سفن الروافد، وانه من الهمية بمكان للموانئ الكبيرة ان يتم اختيارها من قبل ملاك السفن الرئيسية كعملاء محوري، وفي سبيل ذلك تنافس الموانئ الكبيرة منافسة ضارية، ولا يمكن الزعم بأن هذه المنافسة من قبل المنافسة الكاملة، وذلك بالنظر الى ان عملاء هذه الموانئ وهم ملاك السفن غالباً ما يتجهون الى انشاء موانئ خاصة بهم في نقط تلاقى بين الشرق والغرب (عبر البحر المتوسط)، وخطوط Algeciras الذي تستخدمه كنقطة تلاقى بين الشرق والغرب (عبر البحر المتوسط)، وخطوط الشمال - جنوب في الاطلنطي، أو مباء Gioia Tauro في جنوب ايطاليا الذي طورته Contship في ملقى خطوط المتوسط ومع خطوط السكك الحديدية تجاه موانئ بحر الشمال^١ والآن أصبح هناك العديد من الخطوط الملاحية العالمية تشغل محطات للحاويات حيث يقوم كل منهم بتشغيل نحو عشرة محطات للحاويات او اكثر في مشارق الارض ومغاربها.

ثانياً : خصوصية الموانئ:

- الاصل ان الموانئ احد مظاهر سيادة الدولة على اقليمها، لذا فالموانئ كانت تقليدياً تخضع لسيطرة الدولة، الا انه هناك اتجاه متزايد نحو خصوصية الموانئ، اذ تم خصوصية نحو ثلاثين ميناءاً على مستوى العالم منها اثني عشرة ميناءاً تنتمي الى دول العالم الثالث بدعوى تحسين الكفاءة وتوزيع مصادر رأس المال .
ويوضح الجدول رقم (١٢) أكبر خمس عشرة شركة لادارة محطات الحاويات وحجم الحاويات التي تداولها عام ٩٧ والمتوقع تداولها عام ٢٠٠٥ .

WTO, Maritime Transport Services . Background Note by the WTO Secretariat, Op.Cit .P.11.

جدول رقم (١٢)

بيان باسماء المخططات التي يتم تشغيلها من خلال ملاك السفن (مليون TEU)

| الشركات | الموانئ | الحاويات المتداولة عام ١٩٩٧ | الحاويات المتوقعة تدوّلها عام ٢٠٠٥ |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| PSA Corporation | Singapore & 9 others ports | ١٥,٥ | ٢٥ |
| Hutchison port Holdings | Hong Kong & 15 others ports | ١٢,٧٥ | ٢١ |
| ECT | Rotterdam & 2 others ports | ٤,٦ | ٩ |
| P & O Ports | 20 Ports | ٤,٥ | ٨,٥ |
| SSA | 13 American Ports | ٤ | ٧ |
| Eurokai | Hamburg & 3 others ports | ٣ | ٥ |
| HHLA | Hamburg & Buenos Aires | ٢,٥ | ٥ |
| MTL | Hong kong | ٢ | ٣,٧ |
| Hessenatie | Antwerp & Zeebrugge | ١,٩ | ٢,٢ |
| Contship Italia | 4 Italian ports | ١,٩ | ٣ |
| ABP | 7 British Ports | ١,٨ | NA |
| ICTSI | 8 Ports | ١,٧٥ | ٢,٥ |
| BLG | Bremerhaven | ١,٥ | ٣ |
| Sinport | Genoa | ١ | ١,٥ |
| Marine Terminal Co | 3 West Coast American ports | ١,٢ | ٢ |

Source: International Association of Ports, Biennial Report on Ship Trends, 1999, op.cit., P.21.

وقد اتبعت اساليب متعددة لتحقيق خصوصية الموانئ منها:

- ١ - التأجير التمويلي لفترات طويلة Long Term والمشاركة Joint Ventures، واسلوب "ابن وشغل ثم انقل الملكية" (BOT) هذه الاساليب استخدمت في موانئ (عدن) باليمن، كرزتوبال وبالبوا (سما)، فانجوج بربوك (اندونيسيا)، يانجون (ميانمار)، ميناء وايسوت (عمان) جزيرة كادوكوتوسان وانشون (كوريا)، وشانتوتيان جين اكسيهاين (الصين)، مومباي (الهند)، كولومبو (سرلانكا)، وكراتشي وبورت كاسيم (باكستان) بالاصافة الى بونس ايرس (الارجنتين).

٢ - خصوصية كافة وظائف المياه باستثناء الوظائف غير التجارية والخدمات العامة الاجبارية وذلك بعد تحويل الموائى الاقليمية الى شركات واستخدم هذا الاسلوب في ميناء وتربلورت باستراليا.

٣ - وهناك اسلوب آخر هو خصوصية ادارة المياه، وذلك من خلال ابرام عقود ادارة لقل المعرفة الادارية والتكنولوجيا، على صييل المثال ما يقوم به ميناء سافورة من ادارة موائى في كل من الصين والهند وايدونيسيا وكوريا وسريلانكا ... وغيرها.

وهذا الاتحاه نحو الخصوصية يجد مساندة كاملة من البنك الدولى، الذى غير عقيدته في الفترة الاخيرة، فيعد ان كان لايمول سوى المشروعات العامة، وبعد ان اتفق نحو ثمانية بليون دولار لتمويل مشروعات في الفترة (٥٠-٩٦) منها ٥٧ مشروعا في الفترة ما بين ٨٠-٩٦. اخذ مؤخرًا في الترويج لزيادة مساحة القطاع الخاص للاستثمار في الموائى وتشغيلها، داعيا الى التفرقة بين دور مالك المياه Land Lord وتقوم به هيئة الموائى التى تملك -وفقا لهذا التصور- البنية التحتية ودور مشغل المياه الذى يتمثل في البنية الفوقية والعمليات المتصلة بالضايع والفطر والارشاد ... الخ فيتولاه القطاع الخاص بل ويرى خيرااء البنك ان عمليات الخصوصية الحالية المتمثلة في التأجير التمويلي والمشاركة و (BOT) وعقود الادارة، ان هى الا مقدمات يجب ان تقضى الى خصوصية كاملة للموائى.

ويلاحظ ان الاتحاه نحو خصوصية الموائى قد مكن بعض الموائى الناجحة من نقل خبراتها عن طريق ادارتها لموائى في دول اخرى، كما اسهم في ظهور محطات الحاربات التى تشغله الخطوط الملاحية، وعكس ايجار الاسباب التى ادت الى اهتمام الخطوط الملاحية بتشغيل محطات الحاربات فيما يلي:

- ١ - احكام قبضتهم على عمليات التناول، حيث ان تشغيل المحطات حوى بالية للخط الملاحي.
- ٢ - الحد من تكاليف المحطات لزيادة الميزة التنافسية للخط الملاحي.
- ٣ - الاسعاده من العوائد الضخمة التى تدرها المحطات، لتعويض العائد المنخفض لنشاط النقل البحري.

على أى الحالات فان الوضع الآن قد تبلور على النحو الآتى:

- هناك محطات تديرها هيئات الموائى.
- هناك محطات تديرها شركات شحن وتفريغ خاصة.
- هناك محطات تديرها خطوط ملاحية.

ثالثا : الموانئ المصرية في سياق تطور الموانئ العالمية:

تمتلك مصر أربعة وثلاثين ميناء منها ثلاث عشر ميناء تجارية عاملا والباقي موانئ تخصصية وفقا للتفصيل الآتي:

١ - الموانئ التجارية:

- أ - موانئ تجارية عامة رئيسية وتشتمل على سبع موانئ منها أربع موانئ على البحر المتوسط وهي: الإسكندرية ، الدخية ، دمياط ، بور سعيد.
- وثلاث موانئ على البحر الأحمر وهي : السويس ، الادبية ، سفاجا.
- ب - موانئ تجارية عامة فرعية وتشكون من ستة موانئ وهي: نويبع - ابوالبر - مرسى مطروح - الطور - العريش - شرم الشيخ.

٢ - موانئ تخصصية:

وتقسم بحدودها الى:

- أ - موانئ تعدينية وتشتمل في الموانئ الستة الآتية:
- ابورنية - القصير - الحمراءوين - ابو غصون - بوليس - رأس ملعب.
- ب - موانئ ومراسي البترول وتتضمن عشر موانئ هي:
- رأس غارب - وادي ليران - رأس شقير - رأس سدر - الممدية - العلمين - ابورديس - مرسى السادات ورأس هديب - مرسى سوميد بالعين السخنة - مرسى سوميد بسيدى كرير.
- ج - موانئ سياحية وتشتمل على خمسة موانئ هي :
- العردقة - الميناء الشرقية بالإسكندرية - المترة - مارينا اليخوت السياحية بـ شرم الشيخ - ميناء اليخوت بجاربا
- وسيصب تركيزنا على الموانئ التجارية لاستعراض مدى التطور في وظائفها كى تواكب حركة التطور في الموانئ العالمية الناجمة عن التطورات في البضائع والسفن.
- وبدأية نجد ان معظم الموانئ التجارية المصرية مازالت تنتمى الى الجيلين الاول والثاني، والمستهدف تطويرها لكى تصبح من موانئ الجيل الثالث

وبالرغم من التطور الكبير في الطاقة الاستيعابية للموانئ المصرية بحوالي (٢٦,٨٪) خلال الفترة ١٩٨٩ - ١٩٩٨، على نحو أدى الى وجود طاقات فائضة في بعضها، إلا أنها عازلت تعاني من بعض المعوقات الإدارية وتفتقر الى الاساليب التكنولوجية المتقدمة مما يحصد من قدرتها التنافسية^(١). ويعرض الجدول الآتي للطاقات التصميمية مقارنة بالمتداول الفعلي في الموانئ المصرية.

جدول رقم (١٣)

مقارنة الطاقات التصميمية للموانئ المصرية

والمداول الفعلي عام ١٩٩٧

| الميناء | الطاقة التصميمية* | المتداول فعلا من البضائع** | الطاقة المستغلة٪ | الطاقة ٪ الفائضة (المعجز) |
|--------------------|-------------------|----------------------------|------------------|---------------------------|
| الاسكندرية والدخية | ٢٩,٩ | ٢٤,٨٢٥ | ٨٣ | ١٧ |
| بورسعيد | ٤,٧ | ٦,٧٦٤ | ١٤٣,٩ | (٤٣,٩) |
| دمياط | ٥,٦ | ١٤,٠٥٢ | ٢٥٠,٩٣ | (١٥٠,٩٣) |
| البحر الأحمر | ١٢,٣ | ٥,٥٥٢ | ٤٥,١٤ | ٥٤,٨٦ |
| الإجمالي | ٥٢,٥ | ٥١,١٩٣ | ٩٧,٥١ | ٢,٤٩ |

* الطاقة التصميمية تم احتسابها وفقا للمعايير الدولية - المصدر :وزارة النقل البحري.

** المتداول الفعلي من البضائع، المصدر بنك معلومات ووزارة النقل البحري.

** تتضمن البضائع المحملة سواء الترانزيت او وصول لغاي الموانئ المصرية.

ويتضح ان اجمالي الطاقة الفائضة محدودة جدا، كما انه يوجد عجز في مينائي دمياط وبورسعيد، ويلاحظ ان نفس الوضع يتكرر في طاقات محطات الحاويات على النحو الموضح في الجدول التالي:

^١ مجلس الشوري ، النقل البحري في مصر ، حاضره ومستقبله وأثره علي التجارة الخارجية المصرية ، التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة بمجلس الشوري ، ١٩٩٩ ، ص ٢٧-٣٠

جدول رقم (١٤)

الطاقات التصميمية والمستغلة لمخاطات الحاويات

المصرية عام ١٩٩٨

| الطاقة المستغلة | الطاقة المحققة | | | الطاقة التصميمية | البيان |
|--------------------|----------------|---------|-------------|---------------------|------------------|
| | اجمالي | توازنات | برسم الوارد | | |
| %٩٢ | ٤٦٠ ٥٣٥ | ١٥ ١٩٨ | ٤٤٥ ٣٣٧ | ٥٠٠ ٠٠٠ | اسكندرية والدخلة |
| %٩٥ | ٣٣٢ ٩٨٥ | ٢١٥ ٩١٥ | ١١٨ ٠٧٠ | ٣٥٠ ٠٠٠ | بورسعيد |
| %٩٥ | ٤٧٥ ٩٥٣ | ٤٠٧ ٩٤٨ | ٦٨ ٠٠٥ | ٥٠٠ ٠٠٠ | دمياط |
| - | ٢٥ ٧٩٧ | - | ٢٥ ٧٩٧ | - | البحر الاحمر |
| %٩٩ | ١ ٢٩٦ ٢٧٠ | ٦٣٩ ٠٦١ | ٦٥٧ ٢٠٩ | ١٣٥٠ ٠٠٠ | الاجمالي |

المصدر: وزارة النقل البحري.

ويتضح مما تقدم ان هذه المخطات والموانئ لا تصلح لان تلعب دور الموانئ المحورية، او ان تكون من موانئ الجيل الثالث، ويتضح ذلك بجلاء اذا علمنا ان منطقة الشرق الاوسط تتداول نحو ٣٢,٢٪ من حاويات الترانزيت على المستوى العالم، ونصيب مصر منها نحو ٤٪ من حاويات الترانزيت على المستوى العالمي، ونحو ١٢٪ من عدد الحاويات المتداولة في المنطقة وهي نسبة تماثل نصيب اسرائيل من هذه التجارة والتي تقترب من ١٠٪ من عدد الحاويات المتداولة في المنطقة بالرغم من اختلاف الموقع.

المرجع سالف ذكره مباشرة، ص ٤٠.

جدول رقم (١٥)

تطور حركة تدفق الحاويات من قارة أوروبا الى الشرق الأقصى وجنوب شرق
آسيا وأستراليا وبالعكس

بالألف حاوية مكافئة

| من | الى | ٨٨ | ٩٣ | ٩٨ | من | الى | ٨٨ | ٩٣ | ٩٨ |
|------------------------------|---------------------------------|------|------|------|--|----------------|------|------|------|
| شمال أوروبا | اليابان | ٢٤٣ | ٢٩٤ | ٤١٠ | اليابان | شمال أوروبا | ٢٨٧ | ٣٤٩ | ٤٥١ |
| | جنوب شرق آسيا | ٢٢٩ | ٢٨٢ | ٥٤١ | جنوب شرق آسيا | شمال أوروبا | ٢٣٦ | ٣٨٦ | ٥٢٨ |
| | الصين | ١٣٦ | ١٦٠ | ١٩٩ | الصين | شمال أوروبا | ١٨٧ | ٤١٧ | ٦١٤ |
| | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | ٣٦٢ | ٤٦٣ | ٦٤٨ | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | شمال أوروبا | ٤٢٠ | ٤٦٩ | ٦٥٤ |
| | أستراليا / نيوزيلندا | ١٢٧ | ١٣٧ | ١٨٨ | أستراليا / نيوزيلندا | شمال أوروبا | ١٣٢ | ١٣٧ | ١٦٠ |
| الإجمالي من شمال أوروبا | | ٩٩٧ | ١٤٤١ | ١٩٨٦ | الإجمالي من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وأستراليا | | ١٣٦٢ | ١٧٥٨ | ٢٤١٧ |
| جنوب أوروبا | اليابان | ٤٥ | ٦٤ | ١٠١ | اليابان | جنوب أوروبا | ٥٢ | ٦٥ | ٨٥ |
| | جنوب شرق آسيا | ٣٨ | ٨٢ | ١٠٤ | جنوب شرق آسيا | جنوب أوروبا | ٤٧ | ٨٦ | ١١٣ |
| | الصين | ٤٤ | ٩٠ | ١١٢ | الصين | جنوب أوروبا | ٤٤ | ١٠٢ | ١٤٨ |
| | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | ٧١ | ١٤٥ | ١٩٣ | الاقتصاديات الصناعية الجديدة | جنوب أوروبا | ٦٤ | ٧٥ | ١٠٤ |
| | أستراليا / نيوزيلندا | ٣٢ | ٣٦ | ٤٥ | أستراليا / نيوزيلندا | جنوب أوروبا | ٣٢ | ٣٧ | ٥١ |
| الإجمالي من جنوب أوروبا | | ٢٣٠ | ٤١٧ | ٥٥٥ | الإجمالي من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا وأستراليا | | ٢٣٩ | ٣٧٤ | ٥٠١ |
| إجمالي الحركة من قارة أوروبا | | ١٢٢٧ | ١٨٥٨ | ٢٥٤١ | إجمالي الحركة من قارة أوروبا وجنوب شرق آسيا وأستراليا | | ١٥٠١ | ٢١٣٢ | ٢٩١٨ |

Source: DRI Mercer World Sea Trade Service Forecast.

وحيث ان اعداد الحاويات العالمية تتزايد باطراد وبصفة خاصة الحاويات المتدفقة من أوروبا والشرق الأقصى. أي التي تمر بمصر على النحو الموضح بالجدول رقم (١٥)، وبالتالي فالفرصة سانحة لزيادة اعداد حاويات الترانزيت، لذا تعزم الحكومة المصرية زيادة الطاقة الاستيعابية لموانئها الى ١٠١٦ مليون طن بضائع منها ٤.٧ مليون حاوية وذلك كخطوة طويلة الاجل حتى ٢٠١٧^١ وتتضمن هذه الزيادة تطوير الموانئ القائمة لتصبح على النحو الموضح بالجدول التالي بعد، وانشاء مينائين حديديين احدهما في شرق بورسعيد وقد صمم الميناء ليسمح باستقبال اكبر سفن

^١ المصدر: سالف الذكر، ص ٣٩.

الخاويات في الحال و امكانية تطوره في المستقبل بحيث يستقبل سفن حتى حولة ١٣٠٠٠ الف حاوية^١، وروعى في تصميمه ان يكون ميناء محوريا. والثاني ميناء شمال الساحة في منطقة خليج السويس وهو مصمم ليكون مركزا لوجستيا^٢.

جدول رقم (١٦)

الطاقات الحالية والمخططة للموانئ المصرية

حتى عام ٢٠١٧

(الطاقة بالمليون طن)

| البيان | الاسكندرية | | بورسعيد | | دمياط | | البحر الاحمر | | الاجمالي | |
|---------------|------------|------------|---------|------------|--------|------------|--------------|------------|----------|------------|
| | الطاقة | عدد الارصة | الطاقة | عدد الارصة | الطاقة | عدد الارصة | الطاقة | عدد الارصة | الطاقة | عدد الارصة |
| حالي | ٢٨,٩ | ٧٥ | ٤,٦٥ | ١١ | ٥,٦ | ١٤ | ١٢,٣ | ٤٢ | ٥١,٤٥ | ١٤٢ |
| مخطط حتى ٢٠١٧ | ٣٠,٩ | ٧٨ | ٦,٤ | ١٣ | ٦,٣٥ | ١٥ | ١٨,١ | ٤٩ | ٦١,٧٥ | ١٥٥ |

الجدول من إعداد الباحث استنادا على البيانات الواردة في هان حسي، استراتيجية النقل البحري المصري للدخول في القرن الواحد والعشرين، ورقة مقدمة الى المؤتمر الدولي الثالث عشر بعنوان، استراتيجية الموانئ والتنمية II ، المتعد بالاسكندرية: في الفترة ٢٣ - ٢٥ فبراير.

وبلاحظ ان مجرد انشاء الميناء بطاقة كبيرة، وفي موقع متميز لا يكفل اعتماد الخطوط الملاحية عليه واستخدامه كميناء محوري، خصوصا وان المسافة مستمرة بين موانئ المنطقة سواء في البحر المتوسط او الاحمر، وللتدليل على ذلك يكفي ان نذكر انه بالرغم من توفر امكانيات استقبال الخاويات في الموانئ المصرية، وتميز مواقعها لم تدخلها سفن حاويات عملاقة Mother Ships منذ عامين فهناك العديد من المعايير لاختيار الميناء المحوري من وجهة نظر ملاك السفن اهمها:

^١ لمزيد من التفاصيل انظر، البنك الاهلي، مشروع تنمية شرق بورسعيد، النشرة الاقتصادية، العدد الاول، ايلول الثاني والخمسون، ١٩٩٩، ص ١٦ - ٣٣.

^٢ لمزيد من التفاصيل، انظر مجلس الشورى، مرجع سبق ذكره، ص ٣٣ - ٣٤.

- توافر امكانية اعادة الشحن (الاقطرمة) Transshipment ، ومدى توافر تسهيلات
لماولة الوعيات الخاصة من البضائع كالبضائع الخطرة او سريعة التلف . . (الحج).

- جودة الخدمات المقدمة ومدى امكانية الاعتماد عليها

- مدى كفاءة القوى العاملة.

- حجم الميناء ومبانيه^١.

اما عن اسلوب ادارة الموانئ المصرية حتى عام ١٩٦٩ كانت الحكومة المصرية تقوم
بتسيير البنية التحتية للميناء وترك البنية الفوقية لقطاع الخاص، وهو الموقف الذي تادى مؤسسات
العميل الدولية بتطبيقه الآن. وقد تغير نمط ادارة وملكية الموانئ في مصر عقب التأميم وحتى عام
١٩٩٦ حيث كانت الحكومة تقوم بانشاء كل من البنية التحتية والفوقية، وتتولى شركات القطاع
العام القيام باعمال الشحن والتفريغ والتوكيلات والتحريرين واصلاح السفن والحاويات
والتوريدات البحرية، تقوم هيئات الموانئ بتأدية خدمات الإرشاد والقطر والخدمات الملاحية . .
الحج.

ومع مطلع عام ١٩٩٦ صدر القانون رقم ٩٦ لسنة ٩٦ في شأن الموانئ التخصيصية والمعدل بالقانون
رقم ٢٢ لسنة ٩٨، والذي اتاح للقطاع الخاص والاستثماري استخدام اسلوب ابني وشغل ثم نقل
الملكية (BOT) للموانئ، أى سمح لهم بانشاء الموانئ التجارية الجديدة والموانئ التخصيصية، وكذا
الارصفة الجديدة بالموانئ القائمة وادارتها ثم نقل ملكيتها للدولة وتسمى الحكومة المصرية الان الى
تفويض ميانى شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة بنظام BOT ، كما تسمى لان يتم ذلك من
خلال احدى الخطوط الملاحية.

١ James McCaul, Container Transshipment opportunities in Egypt, paper presented
the 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middel East
ports , Op.Cit.,P.P. 4 – 8. Bert Kruk, What Should Be Port Efficiency? Paper present
to 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middel East
ports , Op.Cit.,P.P. 5.

الخلاصة :

- نتيجة للاتجاه المتزايد نحو تجوية البصائع المقولة بحرا، وما يترتب على ذلك من تزايد حجم السفن، تطورت وظائف الموانئ لتواكب تلك التطورات، وأصبحت تؤدي وظائف جديدة إلى جانب وظائفها التقليدية، بل ظهرت موانئ الجيل الثالث التي تؤدي خدمات لوجستية للتجارة العالمية.
- كما ظهرت الموانئ المخورية المجهزة لاستقبال السفن الكبيرة، والمزودة بتسهيلات المناولة وذات كفاءة إدارية كبيرة لخفض زمن تكلفة الشحن والتفريغ.
- كما ان هناك اتجاه متزايد لخصوصية الموانئ، بعد ان كانت احد مظاهر سيادة الدولة على اقليمها، وهذا الاتجاه يجد مساندة متزايدة من البنك الدولي بعد ان كان يعول المشروعات العامة فقط.
- استخدمت عدة اساليب للخصوصية مثل التاجير التمويلي، لخصوصية الادارة واسلوب BOT.
- عموما تمخض عن خصوصية الموانئ قيام بعض الموانئ بنقل خبراتها الى موانئ دول اخرى، وادارة خطوط ملاحية لبعض محطات الحاويات لاحكام قبضتهم على عمليات التداول للحد من تكاليف الخط الملاحى، بهدف زيادة ارباحهم
- اما الموانئ المصرية فقد زادت طاقاتها الاستيعابية خلال الفترة ٨٩ - ٩٨ بحوالي ٢٦,٨ %، ولكن الطاقة الفائضة محدودة للغاية، وكذلك الحال بالنسبة لخطوط الحاويات المصرية، وبالتالي ولا يمكنها ان تلعب دور الميناء المخوري، بالرغم من جودة موقعها، إذ تمر بها معظم تجارة الحاويات العالمية.
- وقد اعدت الحكومة المصرية خطة طموحة لزيادة طاقات الموانئ المصرية حتى عام ٢٠١٧ وتتضمن انشاء ميناء محوري شرق بورسعيد، وميناء شمال السحنة كمركز لوجيستي. الا انه يجب مراعاة المعايير التي يتم على اساسها اختيار الميناء المخوري من قبل ملاك السفن.
- تلك كانت اهم الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والنقل العالمي والتي تمثل البيئة التي نشأت في ظلها اتفاقية الجات، لذا فان الامر يتطلب الآن التعرف على الجوانب المختلفة للاتفاقية، وهذا ما ستعرضه في الباب الثاني.

الباب الثاني

اتفاقيات تحرير تجارة السلع والخدمات

بعد ان عرضنا لاهم الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والنقل البحري المعاصر، والتي تعتبر البيئة المهيمنة لجولة اورجواي، فإن الامر يتطلب التعرف على الاتفاقيات المبرمة في اطار تلك الجولة سواء لتحرير التجارة في السلع الزراعية والصناعية، والاتفاقيات المنظمة والمصاحبة للمكاملة للتجارة الدولية في السلع.

وقبل عرض هذه الاتفاقيات، فإن حسن العرض يتطلب ابصار بعض الخلفيات عن مشاة الجلات ومبادئها واهدافها وجولاتها المختلفة، بهدف بيان ان الجلات ان هي الا اداة من ادوات الدول المتقدمة للسيطرة على اقتصاديات الدول المتخلفة في اطار تقسيم دولي جديد للعمل.

وعلى ذلك فإن هذا الباب يهدف الى عرض اهم اتفاقيات جولة اورجواي لتحرير التجارة الدولية في السلع والخدمات واثبات ان هذه الاتفاقيات تقوم على اساس مصلحي لا عفا ندى، شأنها في ذلك شأن اتفاقية الجات ذاتها

وسعياً وراء تحقيق هذا الهدف ستعرض لذلك في ثلاث فصول:

الفصل الأول: الجلات كأطار يحقق مصالح الدول المتقدمة.

الفصل الثاني: اتفاقيات تحرير التجارة الدولية في السلع.

الفصل الثالث: تحرير التجارة الدولية في الخدمات في اطار جولة اورجواي.

الفصل الأول

الجات كإطار يحقق مصالح الدول المتقدمة

الجات :-

هي الأحرف الأولى من (GATT) General Agreement Tariff & Trade ، أي الاتفاقية العامة لتعريفات والتجارة، وهي معاهدة دولية متعددة الأطراف تشي حقوقاً والتزامات على الدول المضممة إليها، وتهدف إلى تحرير التجارة الدولية وفقاً لمبدأ الحرية الاقتصادية الذي تفضي به تعاليم لنظرية الكلاسيكية.

والحقيقة إن الجات هي إطار يسهل اندماج أسواق الدول النامية في الاقتصاد العالمي وفي إطار التقسيم الدولي الجديد للعمل ويكرس لمصالح الدول المتقدمة، وبالرغم من إلها دعوة إلى تحرير التجارة، فإن هذه الدعوة لم تأتي من اعتبارات، أو قناعات مذهبية، وإنما تأتي استجابة لاعتبارات مصلحية ويتضح ذلك منذ الوهلة الأولى لنشأة الجات وقد لازمها ذلك خلال تاريخ تطورها عبر جولاتها الثمانية، كما تجلي ذلك بوضوح في صياغة مبادئ وأهداف الجات.

ويهدف هذا الفصل إلى إبراز غلبة الطابع المصلحي لا المذهبي، على الجات ابتداءً من نشأتها، ومروراً بكل جولاتها، وحتى صياغة مبادئها وأهدافها، وذلك من خلال المباحث الثلاث الآتية:

المبحث الأول: وعرض لنشوء الجات وأرتقاءها.

المبحث الثاني : يوضح أهدافها ومبادئها.

المبحث الثالث: يعرض لجولات الجات.

المبحث الأول

في التعريف باتفاقية الجات

على خلاف ما هو شائع، فإن تاريخ الجات يعود إلى اتفاقية جيف عام ١٩٢٧، مروراً بميثاق هافانا، وصولاً إلى اتفاقية الجات عام ١٩٤٧. ويهدف هذا المبحث إلى إبراز أن اتفاقية الجات منذ نشأتها، إن هي إلا تعبير عن مصالح الدول الكبرى، وتحقيق لميستها على الاقتصاد العالمي. وذلك على النحو الذي يفصله فيما يلي :-

تمتد جذور هذه الاتفاقية إلى بيان مؤتمر جيف المعقد عام ١٩٢٧ والذي يطالب بالقضاء على زيادة الضرائب الجمركية، كما إن عصبة الأمم قد أولت هذا الموضوع عناية خاصة، وشكلت له لجنة اقتصادية^١

وعلى الرغم من صدور بيان مؤتمر جيف المشار إليه - واعتماد عصبة الأمم موضوع تحرير التجارة لدولية. إلا أن الفترة التي سبقت اندلاع الحرب العالمية الثانية قد شهدت استعمار حرب تجارية، بدأت شرارتها الأولى بتطبيق الولايات المتحدة لقانون سموت-هولي للتعريفة الجمركية Smoot - Hawely Tariff Act في عام ١٩٣٠ لحماية الصاعات المحلية. وقد ترتب على تطبيق هذا القانون زيادة معدلات الضرائب الجمركية التي تفرضها الولايات المتحدة على وارداتها من الدول الأخرى، وبالتالي تصبح هذه الواردات أغلى نسبياً من السلع الأمريكية الأمر الذي أدى إلى خفض الطلب على هذه الواردات، وقد تزامن ذلك مع فترة الكساد العالمي وما صحبه من تدحور في موازين مدفوعات الكثير من الدول، الأمر الذي دفع تلك الدول إلى اتخاذ ردود أفعال تتمثل في فرض ضرائب جمركية على وارداتها من الولايات المتحدة كإجراء انتقامي^٢

^١ مجلس الشورى جات وانعكاساتها على الاقتصاد المصري، غير منشور، ص ٣.

^٢ د. سمير عبد العزيز، التجارة العالمية وجات ٩٤، (الاسكندرية: مركز الاسكندرية للكتاب، ١٩٩٦ م)، ص ١١.

واستمرت الحرب التجارية حتى قيام الحرب العالمية الثانية، وما أن وضعت الحرب أوزارها حتى بدأت إجراءات صياغة عالم جديد. فعلى الصعيد السياسي حلت الأمم المتحدة محل عصبة الأمم التي لم تفلح في درء خطر الحرب. أما على الصعيد الاقتصادي تخضعت ظروف ما بعد الحرب عن توافي اتفاقية بريتون وودز Briton & B Wood المبرمة عام ١٩٤٤، كما صندوق النقد الدولي (IMF) والبنك الدولي World Bank (W.B). الأول مهمته وضع القواعد التي تحكم سياسات الدول فيما يتعلق بأسعار الصرف وموازين المدفوعات ووسائل تمويل لعجز الخارجي أو تقديم الإقراض قصير الأجل. أما الآخر فمهمته الإقراض طويل الأجل لتمويل مشروعات التنمية وتشجيع الدول على تطبيق السياسات الاقتصادية التي تكفل الاستخدام الأمثل للموارد^١.

وعلى ذلك عهد إلى صندوق النقد الدولي مهمة إصلاح الجانب النقدي في النظام الاقتصادي الدولي، بينما تولى البنك الدولي مسئولية إصلاح الجانب المالي، كما قرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عقد مؤتمر دولي للتجارة والعملية لبحث إنشاء منظمة التجارة الدولية (ITO) International Trade Organization لتقوم بإصلاح الجانب التجاري للنظام الاقتصادي الدولي. وقد جاء قرار عقد المؤتمر المشار إليه تنفيذاً لافتراح الولايات المتحدة^٢ التي كانت تسعى إلى ترتيب الأوضاع الاقتصادية الدولية بشكل يحقق مصالحها كدولة متصرفة.

وبالفعل عقد المؤتمر في ١٨ فبراير ١٩٤٦ ببلد وشاركت في أعماله خمس وخمسون دولة، واستكمل أعماله بحيف في الفترة من ٢٠ يناير إلى ٢٥ فبراير ١٩٤٧، ثم أُنشأ هافانا في الفترة من ٢١ نوفمبر ١٩٤٧ حتى ٢٨ مارس ١٩٤٨ بإعلان ميثاق "هافانا" Havana Charter^٣.

^١ للوقوف على العلاقة بين صندوق النقد الدولي والبنك الدولي وكيف يتم تنسيق السياسات بينهما لمصلحة الدول المتقدمة انظر:

محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لتخفيض القيمة الخارجية للجنينة المصرية على شركات القطاع العام للنقل البحري، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية التجارة جامعة المنوفية، ١٩٩٢، ص ١٨٢.

^٢ J.A.Freeden, D.A.Lake, International Political Economy: Prespectives on Global Power & Wealth, (Second edition, London: Unwin Hyman, 1991), P.335.

^٣ للتعرف على بنود هذا الميثاق انظر:

وزارة المالية، ميثاق هافانا بإنشاء هيئة دولية للتجارة، (القاهرة: المطبعة الأميرية، ١٩٤٩).

ويتكون ميثاق هافانا من أربعة فصول، ناقشت الثلاث الأولى المشكلات المتعلقة بالسياسات التجارية الدولية والعوائق التي تحد من التبادل الدولي للسلع، والاتفاقيات الخاصة بالتجارة الدولية للمواد الأولية والتحديات المصدرين سياسات العمل والتوظيف. أما الفصل الرابع فقد خصص للقيود التي يفرضها الميثاق على السياسات التجارية للدول، وكذلك إنشاء منظمة التجارة الدولية (ITO) وأهم ملامح هذا الميثاق الاهتمام بالسياسات التجارية للدول الأعضاء، والمساواة في المعاملة الجمركية، ومحاولة الإعفاء التدريجي لنظم الافضلية، وكذا تخفيض الضرائب الجمركية عن طريق التفاوض. كما أجاز الميثاق إنشاء اتحادات جمركية ومناطق التجارة الحرة، كما انه استثنى الدول النامية الأعضاء من تخفيض القيود الجمركية في ثلاث حالات -.

أ - السلع الخاصة بالمنتجات الزراعية.

ب - الصناعات الناشئة.

ج - حيز ميزان المدفوعات.

بالإضافة إلى أن ميثاق هافانا قد أولى المح والإعانات التي توجهها الدول المتقدمة إلى قطاعات الإنتاج فيها عناية خاصة، إذ أجاز للدول الأعضاء مكافحة الإغراق بعرض رسم تعويض. فضلا عن انه نص على إنشاء منظمة التجارة الدولية (ITO) لتسوي الحساب التجاري في الإصلاح الاقتصادي الدولي^١. وأجمالاً يمكن تلخيص أهداف ميثاق هافانا في وضع الأسس الخاصة بكل من

- منظمة التجارة الدولية (ITO) .

- اتفاقية التجارة الدولية^٢ .

وعلى الرغم من إن المبادرة الأمريكية كانت وراء التوصل إلى ميثاق هافانا، وعلى الرغم من موافقة اثنين وخمسين دولة على هذا الميثاق إلا أن الولايات المتحدة دائماً عمدت إلى إجهاضه لكونه يبادى بتدخل الحكومات في سير التجارة الدولية، مما يعد التنازل على سلطة الكونغرس وكما أن قيام منظمة التجارة الدولية (ITO) قد يفرض ليد على سياستها التجارية. وبذا فهو

^١ تقرير مجلس الشورى، مصلو سبق ذكره، ص ٦-٤ .

^٢ د. سامي عميل حاتم، النظام التجاري الدولي بين الحيات واتفاقية جولة اوروجواي، بحث مقدم الى المؤتمر العلمي الرابع لكلية التجارة وإدارة الاعمال، جامعة حلوان، القاهرة، ١٥-١٦ مايو ٩٥، ص ٣.

يتعارض مع مصلحتها ، لذا فقد سعت إلى إجهاضه قبل ميلاده أو وأده بمجرد مولده، وتحقيقاً لهذا الهدف فقد سارت الولايات المتحدة في اتجاهين:-

أولهما : يركز على سحب موافقتها المبدئية على ميثاق هافانا وتجميد عرضه على الكونغرس للتصديق عليه، بل ورفضته رسمياً عام ١٩٥٠.

ثانيهما : يتمثل في الدعوة إلى مؤتمر دولي للتفاوض لإقرار اتفاقية دولية لتحرير التجارة السلعية الدولية، وحيث أنه من مصلحتها تحرير تلك التجارة باعتبار أن إنتاجها يمثل حيزاً ما يقرب من نصف الناتج العالمي.

كما 'لقت مصالحها في ذات الوقت مع مصالح دول أوروبا الغربية، وبالتالي انعقد المؤتمر بحضور ثمان عشرة دولة في البداية، ثم ارتفع العدد ليصل إلى ثلاثة وعشرين دولة^١، وبمسات المفاوضات على أساس ثنائي لتبادل التنازلات الجمركية على السلع وذلك في لفترة ما بين ١٠ أبريل حتى ٣٠ أكتوبر ١٩٤٧، ثم جمعت كافة الاتفاقيات التالية التي تم التوصل إليها، وأضحت اتفاقية شاملة متعددة الأطراف لتحرير التجارة الدولية في السلع، أطلق عليها الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة GATT وتم التوقيع عليها في ٣٠ أكتوبر ١٩٤٧، وعلى أن يبدأ سريانها اعتباراً من أول يناير ١٩٤٨.

وهكذا يتبين أن التوصل إلى اتفاقية الجات إن هو إلا بديلاً أمريكياً لاستئصال شائكة فكرة منظمة التجارة الدولية^٢، على النحو السالف ذكره.

^١ تتضمن الدول المؤسسة لاتفاقية الجات ١٩٤٧ عشر دول صناعية متقدمة هي :

الولايات المتحدة- المملكة المتحدة - استراليا - نيوزيلندا - كندا - فرنسا - بلجيكا - هولندا - لوكسمبورج - النرويج - بالإضافة إلى دولة تنمى إلى شرق أوروبا هي تشيكوسلوفاكيا وثلاثة دول بأمريكا اللاتينية هي البرازيل وشيلي وكوبا ،وسبع دول آسيوية هي : الهند وباكستان والصين وبورما وسيلان،بالإضافة إلى دولتين عربيتين هما سوريا ولبنان، فضلاً عن دولتين أفريقيتين هما جنوب روديسيا وجنوب أفريقيا .انظر في ذلك:

GATT, The Results of The Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations: the legal texts, (geneva: Gatt secretariat, 1994).

^٢ اسامة الخديوب، الجات مصر والبلدان العربية من هافانا إلى مراكش، (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ١٩٩٦) ص

وبلاحظ أن اتفاقية الجات منذ نشأتها الأولى عام ١٩٤٧ ركزت على المصالح التجارية للدول الصناعية، إذ اهتمت بتحرير تجارة السلع الصناعية التي تنتجها وتداولها. وتجاهلت المصالح التجارية للدول المتخلفة. ولا غرو في ذلك، فإن هذه الاتفاقية هي ثمرة تخطيط وتدبير الدول الصناعية الكبرى ومحصلة علاقات وقوى دولية، فهي بقدر ما تعبر عن غياب دور الدول المتخلفة في صياغتها، تعبر عن هيمنة الدول الصناعية الكبرى على الاقتصاد العالمي وإصرار تلك الدول على حماية أسواقها ومنتجاتها من المنافسة.^١

ويتضح ذلك بجلء من تواضع نسبة التجارة الدولية في السلع التي تتم في إطار الجات عند نشأتها الأولى إذ بلغت نسبها نحو ٢٠٪ من إجمالي التجارة الدولية في السلع.^٢

كما يرجع تواضع هذه النسبة إلى إصرار الولايات المتحدة على استثناء تجارة السلع الزراعية من قواعد الجات، وبالتالي صيغت قواعدها بما يتماشى مع برامج الرعاية المحلية للولايات المتحدة وعدد من الدول الصناعية.^٣

وترتب على ذلك تزايد الرعاية الحماية وتشويه التخصص الدولي، والإضرار بمصالح الدول المتخلفة، التي تتمتع بحصة عالية في الإنتاج الزراعي: كالمكسيك وبعض دول أمريكا الحوية مثل الأرجنتين والبرازيل وأوروغواي، ماهيك عن العديد من دول آسيا وأفريقيا.

^١ د إبراهيم الميسوي، الجات واخواتها النظام الجديد للتجارة العالمية ومستقبل التنمية العربية، (بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٩٥) ص ٢٢، ٢٠.

وفان د. سعيد النجار، نحو نظام تجاري دولي مقترح، منشور في د. سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات وأثارها على البلاد العربية، ندوة نظمها الصندوق العربي للانماء الاقتصادي والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولي في الكويت في الفترة من ١٧ - ١٨، ص ١٩ حيث يرى سيادته ان الاهتمام بتحرير السلع الصناعية لم يكن لرغبة في التمييز ضد الدول النامية، وانما مرجعه ان المفاوضات كانت بين الدول الصناعية وينتهي ان يكون الاهتمام مركزا على السلع التي تنتجها، كما ان الدول النامية لم تقم بدور يذكر في تلك المفاوضات ولم تكن مستعدة لاجراء اي تحقيقات ذات بال في القيود الجمركية وغير الجمركية التي تطبقها على وارداتها ومن لم بقيت على هامش الاحداث في تلك المفاوضات.!!

^٢ Oxley Alan, The Challenge of Free Trade, (New York: St. Martin's Press, 1990), p 233.

^٣ د. ليل حشاد، الجات وانعكاساتها على اقتصاديات الدول العربية، سلسلة رسائل بنك الكويت الصناعي (الكويت: بنك الكويت الصناعي، ١٩٩٤) ص ٤٢.

كذلك لم تطبق قواعد الجات على تجارة السلع لاستوائية (كالن والشي والكاكاو والسكر والتوابل والرهور والوبر والصوف والجلود والبنور الزيتية، والزيتون النباتية، والدخان والأرز والحدود والفواكه الاستوائية والحبوب والمطاط الطبيعي)، وكذا المنتجات المعتمدة على الموارد الطبيعية كالمعادن غير الحديدية، والفلزات ومنتجات الغابات، والأسماك، ومنتجات الطاقة كالبحرول والغاز الطبيعي واليورانيوم^١. وجميعها سلع يتركز إنتاجها في دول متخلفة.

هذا بالإضافة إلى قيام الدول الصناعية بحماية صناعة المسوحات والملابس الجاهزة، فصلا عن انه في الوقت الذي اهتمت فيه اتفاقية الجات بتحرير السلع كثيفة رأس المال التي تصنعها الدول الصناعية، غضت الطرف عن تحرير السلع كثيفة العمل التي تخصص الدول المتخلفة في إنتاجها، بل وفرض العتبد من القيود على صادراتها من تلك السلع إلى الدول الصناعية.

ولاشك أن هذه الممارسات تتناقض مع ما تقضي به نظرية الميزة النسبية في التجارة الدولية التي تقوم على أساسها الجات، فهي تشوه التخصص والتقسيم الدولي للعمل كما أنها تتعارض مع تحرير التجارة الدولية، فالدول الصناعية تزيل الحواجز التي تعترض سيل صادراتها، بينما تعلق السبل أمام وارداتها من الدول المتخلفة. وهذا يؤكد أن دعوى تحرير التجارة التي تدعو إليها الدول الصناعية لا تستند على أسس مذهبية، فهي تتمسك بمبدأ تحرير التجارة الدولية عندما يكون ذلك في مصلحتها، وتصرب به عرض الحائط عندما يتعارض مع مصالحها^٢ وهكذا يتبين أن اتفاقية الجات ١٩٤٧ تمثل البديل لميثاق هاتانا، الذي استهدف إرساء أساسا عادلا للنظام التجاري الدولي ومظمنة تجارة دولية، لتحقيق صالح المجتمع الدولي بقضية التقدم والتخلف على السواء. بينما صيغت اتفاقية الجات ١٩٤٧ بما يحقق مصالح الدول المتقدمة

^١Raghavan , Chakravarthi . Recolonization, GATT, The Uruguay Round & Third World.(London: Atalantic Highlands,N.J.Zed Book Penang, Malaysia, Third World Network, 1990), pp.185:193.

^٢For more details, see:

Rrinhard Rode,(ed.) GATT and Conflict Management: Atransatlantic Strategy for astronger Regime,(Boulder,Colo: West view Press,1990),P.P.1-2 .

وللتدليل على ان السلوك المعلى للدول الصناعية المتقدمة قد يتناقض مع مذهب الحرية الاقتصادية بل قد يتعارض

مع قواعد الجات اذا كان تطبيقها يتضارب مع مصالحها انظر الامثلة الواردة في .

د.ابراهيم العيسوي، مرجع سبق ذكره ص ٣٢-٣٨.

بمعنى آخر إن نشأة الجات إنما هي تعبيرا عن مصالح الدول المتقدمة. ليس ذلك فحسب، وإنما تطورها وأهدافها ومبادئها إن هي إلا صياغة تركز لمصالح الدول المتقدمة وذلك على النحو الذي نفضله في المبحثين التاليين.

الخلاصة:

- تروّج جلدور اتفاقية الجات الى مؤتمر حيف عام ١٩٢٧ الذي استهدف خفض الضرائب الجمركية، كما كان هذا الموضوع اهتمامها وشكلت له لجنة اقتصادية.
- وبعد الحرب العالمية الثانية، بدأت إجراءات صياغة علم جديد يركز على ثلاثة قواعد صندوق النقد والبنك الدوليين ومنظمة التجارة الدولية.
- وبالرغم من أن الولايات المتحدة هي التي اقترحت إنشاء هذه المنظمة، فقد رفضت التوقيع على ميثاق هافانا المتضمن لإنشاء هذه المنظمة وأجهضتها قبل ميلادها. وقد جاءت اتفاقية الجات عام ١٩٤٧، كبديل أمريكي لمنظمة التجارة الدولية.
- ركزت الاتفاقية على المصالح التجارية للدول الصناعية، وتجاهلت مصالح الدول المتخلفة فهي تعبر عن مصالح الدول الكبرى وهيمنتها على الاقتصاد العالمي ويتضح ذلك بجلاء من استبعادها للمنتجات الزراعية، وصناعة الملابس والمنسوجات.
- وعلى ذلك فإن نشأة الجات جاءت تعبيرا عن مصالح الدول المتقدمة. كما ان اهدافها ومبادئها تسير لها نفس الاتجاه، علي النحو المفصل في المبحث التالي

المبحث الثاني

مبادئ وأهداف الجات

تحدد اتفاقية الجات الموقعة عام ١٩٤٧ مجموعة من المبادئ التي يمكن من خلال تطبيقها التجارة الدولية^١. ويمكن تجميع هذه المبادئ تحت ثلاثة مبادئ رئيسية هي:-

المبدأ الأول: عدم التمييز بين البلاد المحتلة في المعاملات التجارية.

المبدأ الثاني: هو تحرير التجارة الدولية من القيود الجمركية وغير الجمركية.

أما المبدأ الثالث: فهو يتعلق بتحرير القواعد المتعلقة بالمعاملات التجارية.

ويسلج تحت كل مبدأ من المبادئ الثلاثة مجموعة من المبادئ الأخرى، ويهدف هذا البحث الى إبراز الطبيعة المصلحية في صياغة مبادئ الجات وأهدافها، وذلك على النحو الذي نفضله فيما يلي:-

أولاً : مبدأ عدم التمييز في المعاملات التجارية بين الاطراف المتعاقدة.

وينطوي تحت هذا المبدأ ثلاث مبادئ:-

١ - مبدأ الدولة الأولى بالرعاية:

Most - Favovred Nation Clause (MFN)

توجب المادة الأولى من اتفاقية الجات ضرورة منح كل طرف من أطراف التعاقد فوراً وبلا شروط، جميع المزايا والحقوق والإعفاءات التي تمنح لأي دولة أخرى - سواء كانت متعاقدة أو غير متعاقدة- دون حاجة إلى اتفاق جديد ودون مطالبة. وهذا معناه أن أي ميزة أو معاملة تفصيلية تمنحها دولة مضممة للاتفاقية إلى أي دولة أخرى يستفيد منها باقي الدول الموقعة على اتفاقية الجات. والهدف من هذا المبدأ تحقيق المساواة في المعاملة بين كل الدول. حيث تنأوى جميعها أمام ظروف المنافسة الدولية.

^١GATT,op.cit.,pp.477:558.

See Also,Alan oxley,op.cit., p.p. 227:228.

(١) د. محمد دويهدار ، الاقتصاد الدولي الإسكندرية | دار الجامعة الجديدة للنشر ، ١٩٩٧ ، ص ١٠٧.

والحقيقة إن هذا المبدأ كان سابقاً في استخدامه على نشأة اتفاقية الجات، فقد كان قاسماً مشتركاً في معظم الاتفاقات التجارية الدولية التي أبرمت في القرن التاسع عشر وذلك بهدف مع التمييز في مجال الضرائب الجمركية. وقد أوقف استخدامه في أثناء الحرب العالمية الثانية، إلا أنه عاد ليأخذ مكانة كبيرة في اتفاقية الجات منذ عام ١٩٤٧.

والواقع أن شرط الدولة الأولى بالرعاية هو السيل إلى تحقيق مبدأ عدم التمييز Non - discrimination في معاملة لصادرات والواردات الذي تنص عليه المادة الثانية من اتفاقية الجات، والتي تقضي بضرورة التزام الأطراف المتعاقدة باستخدام القيود التجارية أن يتم بطريقة غير تمييزية.

ويرد على تطبيق هذا المبدأ عدة استثناءات:-

أ - التكتلات الإقليمية:

تعفى التكتلات الإقليمية من تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية، وذلك أعمالاً للمادة (٢٤) من الاتفاقية، إذا كانت الترتيبات الإقليمية لتحرير التجارة الدولية تتم بين مجموعة من الدول تسمى جغرافياً لإقليم اقتصادي معين، ويشترط للتمتع بهذا الاستثناء:-

- أن يكون الهدف من إنشاء هذا التكتل تسهيل التجارة البينية بين الدول المعنية.
- عدم زيادة القيود المفروضة على تجارة دول التكتل مع الأطراف الأخرى المتعاقدة.

ب - في حالة وجود اختلال في ميزان المدفوعات:

أجارت المادة (١٢) من اتفاقية الجات لأي دولة تواحه اختلالاً في ميزان مدفوعاتها أن تفرض قيوداً كمية على وارداتها، وأن توقف العمل بمبدأ الدولة الأولى بالرعاية

ج - الدول النامية:-

تستثنى الدول النامية من شرط الدولة الأولى بالرعاية في الأحوال الآتية:-

- الترتيبات المتعلقة بالتبادل التجاري بين الدول النامية، حتى وإن لم تكن تنتمي إلى إقليم جغرافي واحد، ويسرى هذا الاستثناء على اتفاقيات التجارة التفصيلية والمناطق الحرة والاتحادات الجمركية وذلك استثناء من المادة (٢٤) من الاتفاقية.
- المزايا الممنوحة للدول النامية :-

وس بين هذه المزايا للدول النامية في إطار المادة (١٨) من اتفاقية الجات ١٩٤٧ لحماية الصناعات الناشئة حيث تعفى من الالتزام بشرط الدول الأولى بالرعايا إلى أن تتمكن من المنافسة في الأسواق العالية.

كما تتيح هذه المادة مرونة لتعديل هيكل التعريفات الجمركية بالدول النامية، مما يكفل الحماية للصناعات الناشئة، كما تتمتع بحق فرض قيود كمية لاحتواء الخلل في ميزان المدفوعات الناجم عن الاصطلاح ببرامج التنمية الاقتصادية^١.

المزايا الممنوحة من دول الاتحاد الأوروبي لدول أفريقيا والكاريبي والباسيفيكي في إطار اتفاقية لومي الرابعة والتي بمقتضاها تتمتع صادرات تلك الدول بإعفاءات جمركية في أسواق دول الاتحاد الأوروبي.

وكذلك يستثنى من شرط الدولة الأولى بالرعايا، المعاملة التفضيلية التي تمنحها بعض الدول المتقدمة إلى الدول النامية التي كانت قديماً مستعمرات لها، والمعاملة التفضيلية التي تقدمها الدول المتقدمة لصادرات الدول النامية دون مقابل وعلى أساس غير تمييزي والمعرفة باسم النظام المعمم للعصليات (Generalized System of Preferences (G S P) والتي بمقتضاها تتمكن صادرات الدول النامية من المقاد إلى أسواق الدول المتقدمة.

وهذه المعاملة كانت تطبق كاستثناء من المادة (٢٥) من اتفاقية الجات ١٩٤٧ إلا أنها منذ عام ١٩٦٥ تم وفقاً للمادة (٣٦) من الاتفاق إعمالاً لقاعدة التمكين The Enabling Clause التي تقضى بأن الأطراف المتعاقدة عليها أن تمكن الدول النامية من تشجيع تجارتها وتمييزها.

٢ - مبدأ عدم التمييز (Non - Discrimination) :

وهذا المبدأ تنص عليه المادة الثانية من اتفاقية الجات والتي تقضى بأن يكون استخدام القيود التي ترد على التجارة الدولية بطريقة غير تمييزية والحقيقة أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعايا يعتبر أيضاً سبيلاً لتحقيق مبدأ عدم التمييز.

^١ يطلق على الاستثناءات التي وردت في المواد (١٢، ١٨، ١٩)، شرط الوقاية Safeguard Clause، الذي يجيز للدول المضممة إلى الاتفاقية والتي تواجه تدفقاً مفاجئاً من الواردات من سلعة معينة على نحو يخلق ضرراً جسيماً للمنتجين المحليين لهذه السلع، أو حتى يهدد بوقوع هذا الضرر، أن توقف ماسبق أن تعهدت به من التزامات كليا أو جزئياً، لفترة معينة حتى تصبح منتجاً قادراً على التكيف مع ظروف المنافسة الدولية.

٣ - مبدأ المعاملة القومية (National Treatment) :

ويعني هذا المبدأ عدم استخدام القيود غير التعريفية بأنواعها كوسيلة لحماية المنتج المحلي، ومن ثم التمييز ضد المنتج المستورد. ومن أمثلة القيود غير التعريفية، تقديم إعانة للمنتج المحلي أو فرض ضرائب أو رسوم على المنتج المستورد تفوق المفروضة على المنتج المحلي، أو اشتراط نسبة معينة من المنتج المحلي في إنتاج سلعة معينة.

ثانيا : مبدأ تحرير التجارة الدولية من كافة القيود الجمركية وغير الجمركية:

وهذا هو الهدف الرئيسي لاتفاقية الحات ويتحقق من خلال ما اصطلح على تسميته باسم التبادلية Reciprocity ويعتبر هذا المبدأ أحد المبادئ الرئيسية لاتفاقية الحات، ومضمونه أن التخفيضات التي تعرضها دولة في إطار المفاوضات متعددة الأطراف تكون مشروطة بحصولها على تخفيضات مماثلة من البلاد الأخرى، ويهدف هذا المبدأ إلى إعطاء كل دولة حافزا لتخفيض القيود التي تفرضها على وارداتها السلعية مقابل حصولها على تخفيض للقيود المفروضة على صادراتها السلعية إلى الدول الأخرى. وذلك بغية تحقيق التعادل في المزايا.

ويطبق هذا المبدأ عند الدخول في مفاوضات تحت رعاية الحات بأن تقوم كل دولة أو كتلة اقتصادي مشترك في المفاوضات بإعداد قائمتين الأولى مدرج بها السلع التي يرغب العضو في زيادة صادراته منها ويطلب تخفيض القيود عليها. أما القائمة الثانية فتضم السلع التي يمكنه الموافقة على تخفيض القيود التي يفرضها على وارداتها^١.

ومنى اتفق على مستوى معين للتعريفية الجمركية في إطار المفاوضات، تصبح الدولة ملتزمة به، حيث يتم ربط هذه التعريفات (Binding) أي تثبيتها والالتزام بعدم رفعها بعمل انفرادي من جانبها، بل لابد من الدخول في مفاوضات مع الأطراف المتضررة من زيادة التعريفية لتخفيضها عن رفعها.

ويستثنى من هذا المبدأ الاستثناءات الآتية:

أ - مكافحة الإغراق والرسوم التعويضية.

ب - التكاليف المعادلة للضريبة الداخلية المفروضة على المنتج المحلي المماثل.

^١ التريه كريبه وجيرار ليات، أجهزة الاقتصاد الدولي، ترجمة صليب بطرس، (القاهرة دار لحضة مصر، ١٩٧٥)، ص ٢٦١.

- جـ - الرسوم والنفقات الأخرى المعادلة لتكلفة الخدمات المؤداة.
- د - المنتجات التي يتداولها وفقا لتربيات خاصة مثل المسوجات متعددة الألياف.
- هـ - حماية الصناعة الناشئة في الدول النامية¹.

ثالثا : مبدأ تحديد قواعد السلوك في المعاملات التجارية :
ويطوى تحت هذا المبدأ مجموعة من المبادئ الفرعية أهمها :

١ - مبدأ الالتزام بتجنب الإغراق Dumping

نصت المادة (٦) من اتفاقية الجات على إلزام الأطراف المتعاقدة في الجات بعدم تصدير منتجات بأسعار أقل من سعرها الطبيعي في دولهم، إذا كان ذلك يؤدي إلى الإضرار بمصالح المنتجين المحليين في الدول المتعاقدة المستوردة.

ويسر في ركاب هذا المبدأ، مبدأ آخر نصت عليه المادة (١٦) من اتفاقية الجات، حيث تلزم الأطراف المتعاقدة بعدم دعم الصادرات وخصوصا الصادرات المصنعة، حتى لا يؤدي ذلك إلى الإضرار بطرف آخر متعاقد سواء كان مستوردا أو مصدرا وقد أعطت الاتفاقية الحق للدول التي تتعرض لإغراق أو صادرات مدعومة، أن تفرض رسوما إضافية ضد الإغراق Anti - Dumping Duties، أو أن تفرض رسوما مصادرة للدعم Countervailing Duties بحسب الأحوال إلا أن الاتفاقية ألزمت الطرف المتضرر من الدعم أو الإغراق باللجوء إلى الجات لتفصل في النزاع.

٢ - مبدأ الشفافية " Transparency " :-

ومعناه أن يتم الاعتماد على التعريفات الجمركية إذا دعت الضرورة إلى تقييد التجارة الدولية والبعد عن القيود غير التعريفية (Non - Tariff Barriers) أي القيود الكمية Quantitative Restriction ويرجع السبب في تفصيل القيود السعرية على القيود الكمية إلى أن الأولى تكون مدرجة بمداول التزامات كل دولة وبالتالي فهي معروفة للجميع ويسهل تحديد آثارها على التجارة الدولية. أما القيود الكمية لا يمكن التعرف على الآثار المترتبة على فرضها وعلى مقدار الحماية للمنتج المحلي الناجم عن فرضها.

¹GATT ,GATT : What it is, What it Does?(Geneva: GATT Secretariate,1991),p.23.

وقد منحت اتفاقية الجات عدة استثناءات من هذا المبدأ تتمثل في -

أ - تفيد الصادرات بصفة مؤقتة لحين التخلص من عجز مزمن في إحدى المنتجات الغذائية، أي منتج ضروري

ب - ضبط استيراد الإنتاج الزراعي والأسماك، في حالة وجود عجز أو فائض في الإنتاج المحلي.

ج - الحد من الاستيراد لعلاج اختلال توازن ميزان المدفوعات

وفي جميع الأحوال فإنه لا يجب لأي طرف من أطراف المعاهد أن يفرض قيود جديدة أو يزيد من مستوى القيود الموحدة دون إبلاغ باقي أطراف المعاهد بذلك فإذا تعارضت هذه القيود مع أحكام اتفاقية الجات، وجب عليه تعديل السياسات التقييدية بما يتلاءم واحكام تلك الاتفاقية وإلا جاز للدول المضرة اتخاذ إجراءات انتقامية Retaliatory Measures .

٣ - مبدأ المقارنات:-

تتيح الجات أسلوب المفاوضات كسبيل لتحرير التجارة الدولية وتسوية المنازعات وتعديل الاتفاقية، وذلك لكونها لا تمثل سلطة لزام الدول الأعضاء على تنفيذ الاتفاقية، وتهدف المفاوضات زيادة الأطراف المتعاقدة والقضاء على ظاهرة الثبات في التجارة الدولية إعمالاً لقاعدة " تعدد الأطراف المتعاقدة".

وتنص المادة (٢٢) من اتفاقية الجات على أن يتم تسوية المنازعات بين الأطراف المتعاقدة بأحدى الوسائل الآتية:

بالتشاور Consultation، أو التوفيق Conciliation، أو التحكيم Arbitrage، كما أجازت للطرف المتضرر أن يلجأ إلى السلطات المختصة لوقف التزاماته، في حالة فشل الوسائل السابقة.

تلك هي المبادئ الحاكمة لنظام التجارة الدولية في إطار الجات، و أن التأمل في هذه المبادئ يستطع أن يلمس أنها صيغت بطريقة تناسب ظروف الدول المتقدمة، ولا تلائم ظروف الدول التي مارالت في طور النمو. حتى انه يمكن القول أن الجات تمت لتلائم مصالح الاقتصاديات المتقدمة المتكئة في تجارة السلع الصناعية^١ بل أن هذه المبادئ لا تجد طريقها إلى التطبيق إلا عندما

^١ Alan, Oxley, op.cit, p.15.

تكون بصدد تجارة مكسلة أو مهددة لأنماط التجارة الجارية فيما بين الدول الصناعية عبر الأطلسي.^١ وكان هالك قانوناً غير مكتوب يوجهها^٢.

وللتدليل على عدم ملائمة تلك المبادئ لظروف الدول المتخلفة نسوق الأمثلة الآتية:

١ - أن مفهوم التبادلية أنه إذا عرضت الدولة (أ) تخفيض رسوم الضرائب الجمركية على وارداتها من سلعة معينة من الدولة (ب) بنسبة ٥٠٪ مثلاً، فإن هذا التخفيض يكون مشروطاً بالحصول على تخفيض مماثل على صادراتها من سلعة أخرى لنفس الدولة، وذلك حتى تتعادل المزايا التي تحصل عليها البلاد المتفاوضة. إلا أنه يمكن القول أن هذا لتعادل لا يتحقق إذا كانت الدولتان طرفاً في التبادل متباينتين في المستوى الاقتصادي ودرجة التقدم والمو لعدة أسباب منها:

أ - تعتمد الدول المتخلفة على تصدير المواد الأولية، بينما تعتمد الدول المتقدمة على تصدير المنتجات الصناعية وعادة ما تميل معدلات التبادل الدولي في غير صالح الدول المتخلفة المصدرة للمواد الأولية، وبالتالي فإن العائد المترتب على تخفيض الضرائب الجمركية على صادراتها من المواد الأولية لا يتعادل مع العائد المترتب على تخفيض الضرائب الجمركية على صادرات الدول المتقدمة.

ب - كما تتكون معظم واردات الدول المتخلفة من سلع ضرورية (سواء كانت سلع غذائية أو إنتاجية أو وسيطة). وبالتالي فإن مرونة الطلب السعرية عليها تتميز بالانخفاض الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض حصة الضرائب الجمركية ومن ثم يؤدي إلى تعثر برامج التنمية الاقتصادية.

ج - بالإضافة إلى أن هيكل الضرائب الجمركية في الدول النامية يعتبر مرتفع نسبياً لاعتمادها عليها في حماية الإنتاج المحلي. وبالتالي فإنه وإن تساوت نسب التخفيض المتبادلة إلا أن التخفيض المطلق في الضرائب الجمركية الذي تقدمه الدول النامية يكون أكبر من مثيله المقدم من الدول المتخلفة.

د - ناهيك أن زوال الحماية التي توفرها الضرائب الجمركية للإنتاج المحلي تعرض إنتاجها للمنافسة الدولية.

^١ Ibid, p. 12.

٢ - كما أن مبدأ تحرير التجارة الدولية وإلغاء القيود الكمية يتعارض مع إستراتيجية التنمية الاقتصادية التي كانت سائدة في الستينات والمعروفة باسم إستراتيجية الإحلال محل الواردات وهذه الإستراتيجية أهم دعائمها هو تقييد التجارة الخارجية.

وعلى ذلك فإن الدول المتخلفة قد نظرت إلى الحلات كنادى للأغبياء، كما أن دول المنظومة الاشتراكية لم تعبأ بإنشاء الحلات حيث أن سياستها تقوم على التقييد الشديد للتجارة الخارجية، والاعتماد على الأساليب الكمية. وهذا انفردت الحلات منذ إنشائها إلى الصفة العالية. وقد انصرفت الدول المتخلفة إلى إنشاء منظمة أخرى كبدل للحلات تتلاءم وظروف التنمية، ولهذا نشأ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الامكتاد UNCTAD) عام ١٩٦٤ بهدف تنظيم التجارة الدولية على أسس تختلف عن الأسس التي قامت عليها الحلات لتعكس مطالب الدول المتخلفة.

وتأسس على ما تقدم شكلت لجنة هابرلر Haberler للظفر في مطالب تلك الدول وبناء على توصيات تلك اللجنة، أضيف الجزء الرابع إلى اتفاقية الحلات، والذي يقرر مساعدة الدول النامية على ترويج صادراتها وزيادة حصيلتها. والخروج على مبدأ المساواة في المعاملة من خلال النظام المعمم للتفضيلات (GSP) وإعفاء الدول النامية من مبدأ التبادلية على النحو السابق ذكره

ويرى البعض أن مبادئ اتفاقية الحلات بعد إضافة الجزء الرابع أصبحت تلائم ظروف الدول النامية، إلا أنها تسارع إلى التيه إلى أن الاتفاقية مصاغة في شكل التزامات قانونية يتعين على الأعضاء الانصياع لاحكامها، في حين أن صياغة الجزء الرابع غير ملزمة.^١ هذا عن مبادئ الحلات وماذا عن اهدافها :-
تختلف اهداف الحلات عند انشائها عن اهدافها بعد حولة اورحواي، غير ان الاختلاف محدود وذلك ان الاهداف العامة للجهات عند انشائها كانت تتمثل في:

- ١ - رفع مستويات معيشة الاطراف المتعاقدة.
- ٢ - بلوغ مستويات التوظيف الكامل.
- ٣ - زيادة مستويات الدخل القومي الحقيقي وتنشيط الطلب الفعال

^١ د. سعيد النجار، مرجع سبق ذكره، ص ١٧: ١٥

- ٤ - الاستغلال الامثل للموارد العالمية من خلال التوسع في الاتاح والتجارة الدولية السلعية
- ٥ - سهولة التعاذ لاسواق المنتجات والمواد الأولية.
- ٦ - مساعدة الدول الاقل ثمرا في الوصول الى اسواق الدول المقدمة لتصرف فائض اتاحها من السلع المصنعة والنصف مصنعة.
- واضيف الى هذه الاهداف في جولة اورجواي:
- ١ - التوسع في التجارة الدولية في الخدمات.
- ٢ - حماية البيئة، والحفاظ عليها، ودعم سبل تحقيق ذلك.
- اما الاهداف الخاصة للمجات عند انشائها فتتمثل في:
- ان يتم تحقيق الاهداف العامة من خلال تخفيضات جوهرية في التعريفات الجمركية، والعوائق التجارية الاخرى والغاء التمييز في المعاملة بينما تمثل الاهداف الخاصة بجولة اورجواي، في تحقيق الاهداف العامة من خلال اتفاقيات لمعاملة بالمثل من جهة، وانشاء نظام تجارى متعدد الاطراف قادر على الاستمرار والبقاء من جهة اخرى. ولا يخفى ان هذه الاهداف يمكن للنجاح تحقيقها في الدول المتقدمة بدرجة اكبر من تحقيقها في الدول المتخلفة على النحو السالف بيانه.

الخلاصة:

- توجد ثلاث مبادئ رئيسية للنجاح هي.
- ١ - مبدأ عدم التمييز في المعاملات التجارية بين الاطراف المتعاقدة، ويتضمن ثلاث مبادئ فرعية
 - أ - مبدأ الدولة الاولى بالرعاية
 - ب - مبدأ عدم التمييز.
 - ج - مبدأ المعاملة القومية.
- ٢ - مبدأ تحرير التجارة الدولية من القيود الجمركية وغير الجمركية.
- ٣ - مبدأ تحديد قواعد السلوك في المعاملات التجارية، وينطوي تحته مجموعة من المبادئ اهمها:
 - أ - مبدأ الالتزام بتجنب الإغراق.
 - ب - مبدأ الشفافية
 - ج - مبدأ المفاوضات.
- وقد تبين ان هذه المبادئ تحايي الدول المتقدمة ومتحيرة صد الدول المتخلفة، كما انها صيغت بطريقة تمكن الدول المتقدمة من التحلل من التزاماتها في حالة تعارضها مع مصالحها.
- اما عن اهداف الجات فيجد ان الاختلاف بين اهداف جولة اورجواي، واتفاقية الجات عام ١٩٤٧، يمثل في اصافة الجوانب البيئية، وقد تبين ان اهداف الجات يمكن تحقيقها بالنسبة للدول المتقدمة بدرجة اكبر من تحقيقها في الدول المتخلفة.

المبحث الثالث

جولات الجات

سبق أن رأينا أن المفاوضات إحدى المبادئ التي تركز عليها الجات، وأعمالاً لهذا المبدأ فقد جرت ثمان جولات من المفاوضات في إطار الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة منذ عام ١٩٤٧ وحتى ١٩٩٣، أي خلال ست وأربعين عاماً بمتوسط جولة كل ست سنوات تقريباً.

ويهدف هذا المبحث إلى بيان أن انعقاد هذه الجولات كان يتم بترتيب من الدول الصناعية المتقدمة، ولتحقيق مصالح بعضها على النحو الذي سنفصله فيما يلي:-
حاولت الدول الصناعية المتقدمة وبصفة خاصة الولايات المتحدة، دفع اتفاقية الجات لزيادة دورها في تحرير التجارة الدولية بما يخدم مصالحها، وتحقيقاً لهذا الهدف فقد أجرت تلك الدول مفاوضات مع الأطراف المتعاقدة خلال ثمان جولات^١.

تركز الخمس جولات الأولى على تحرير التجارة الدولية من القيود الجمركية وقد حققت بالفعل تقدماً كبيراً لإزالة الكثير من القيود الجمركية التي تعترض حركة التبادل الدولي بينما ركزت الجولات الثلاثة الأخيرة - بالإضافة إلى ذلك - على القيود غير الجمركية، كما أضيف في الجولة الأخيرة السلع الزراعية والمسوحات والملابس، والخدمات وحقوق الملكية الفكرية، وتدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة، وإنشاء منظمة التجارة العالمية، وذلك على النحو الموضح في الجدول التالي.

^١ تقرير مجلس الشورى، جات وأنعكاساتها على الاقتصاد المصري، مرجع سبق ذكره، ص ١٢ .
انظر كذلك

د. سامي عفيفي حام ، التجارة الخارجية بين التغير والتنظيم ، الكتاب الأول (القاهرة الدار المصرية البانية ، ١٩٩١ ، ص ٢٦٥

د. مصطفى محمد عز العرب ، سياسات تخطيط التجارة الخارجية ، (القاهرة . الدار المصرية اللبنانية ١٩٩٨) ،
الطبعة الأولى ، ص ٣٠٣

جدول رقم (١٧)

جولات المفاوضات التجارية متعددة الأطراف

| م | الجولة | التاريخ | المكان | موضوع التفاوض | عدد الدول المشاركة | معدل التغطية |
|---|-------------|------------|------------------|---|-----------------------|-----------------|
| ١ | جينييف | ١٩٤٧ | جينييف | التعريفات الجمركية | ٢٣ | ٦٦٪ |
| ٢ | آنسي | ١٩٤٩ | آنسي (فرنسا) | التعريفات الجمركية | ١٣ | |
| ٣ | توركاى | ١٩٥١ | توركاى (انجلترا) | التعريفات الجمركية | ٣٨ | |
| ٤ | جينييف | ١٩٥٦ | جينييف | التعريفات الجمركية | ٢٦ | |
| ٥ | ديبلون | ١٩٦٠-١٩٦١ | جينييف | التعريفات الجمركية | ٢٦ | |
| ٦ | كيندى | ١٩٦٤-١٩٦٧ | جينييف | التعريفات الجمركية وإجراءات مكافحة الإغراق | ٦٢ | ٥٠٪ |
| ٧ | طوكيو | ١٩٧٣-١٩٧٩ | جينييف | التعريفات الجمركية والقيود غير الجمركية والمقاييس "الاطار" | ١٠٢ | ٣٣٪ |
| ٨ | أورجواى | ١٩٨٦-١٩٩٣ | جينييف | التعريفات الجمركية والقيود غير الجمركية وإدخال السلع الزراعية والمنسوجات والملابس المجاهرة والخدمات والتجارة المرتبطة بحقوق الملكية الفكرية والتجارة المرتبطة بإجراءات الاستثمار. الإطار المؤسسي | ١٢١ | ٤٠٪ |
| | إعلان مراكش | ابريل ١٩٩٤ | مراكش | منظمة التجارة العالمية (WTO) | ١٢٤ | |

* على واردات المنتجات غير الزراعية (باستثناء المنتجات النسيجية) في البلدان الصناعية الرئيسية

Source : W.T.O. Focus ,News letter No 30, May 1998 .p.2

ومصدر العمود الأخير: جيسم م. سياد، نتائج اتفاقية جولة أورجواى، منشور في د. سعيد النجار (محرر) اتفاقية
الجات وآثارها على البلاد العربية، مرجع سبق ذكره، ص ٣٣.

١ - جولة جنيف ١٩٤٧ (Round no (1) -

أصبحت الولايات المتحدة على عقد هذه الجولة، وكان ذلك أحد الأسباب الرئيسية وراء
عقدها، ذلك أن الولايات المتحدة كانت رغبة في استمرار تحرير التجارة الخارجية باعتبارها مسن
الدعائم الرئيسية لإعادة بناء أوروبا الغربية.

هذا وقد اجتمعت الدول الموقعة على اتفاقية الجات ١٩٤٧. وعددها ثلاثة وعشرين دولة في جيف لبحث التعريفة الجمركية، وتم الاتفاق على تقديم تنازلات جمركية في حوالي خمسة واربعون بلدا جمركيا تمثل نحو نصف التجارة الدولية في ذلك الوقت وتغطي معاملات تجارية تقدر بنحو عشرة مليار دولار على أساس أسعار ما قبل الحرب العالمية الثانية.

ويلاحظ أن الدول الأوروبية كانت تعاني من عجز في موازين مدفوعاتها، وبالتالي أخضعت تجارتها الخارجية لنظام الحصص لحماية إنتاجها المحلي لرأب هذا العجز أي إنما لم تلتزم بنمذ مبدأ المعاملة بالمثل Reciprocity ، أي أن هذه الجولة جاء مخاطبها تحقيقا لرغبة الولايات المتحدة، وما صدقته من نجاح في تخفيض التعريفات جاء بتدبير منها، وإن دول أوروبا عددا لمست أن تحرر التجارة في غير صالحها فقدمته قربانا لحماية إنتاجها المحلي بغية إصلاح عجز موازين مدفوعاتها.

٢ - جولة آنسي Round no (2) ANSI :-

اجتمع ممثلي ثلاثة عشرة دولة في مدينة آنسي الفرنسية وذلك في عام ١٩٤٩، وتم الاتفاق على تخفيض التعريفة الجمركية على خمسة آلاف بلدا جمركيا.

٣ - جولة إنجلترا Torquay Round no (3) :-

تمت تنازلات متبادلة بين ممثلي ثمان وثلاثون دولة. وتقدر التخفيضات الجمركية بحوالي ثمانية وخمسين ألف بلدا جمركيا منها ثمانية آلاف وسبعمئة بلدا تم تخفيض تعريفاتها الجمركية بنحو ٢٥% من قيمة التعريفات المتفق عليها عام ١٩٤٧.

٤ - جولة جنيف Round no (4) :-

عقدت هذه الجولة عام ١٩٥٦ وحضرها ممثلي ست وعشرين دولة، وتبادلوا تنازلات في التعريفات الجمركية تغطي ما قيمته ٢,٥ مليار دولار من التجارة الدولية

عقدت هذه الجولة في جنيف واستغرقت عامين من ١٩٦١/٦٠، وقد دعي إلى عقد هذه الجولة وكيل وزارة الخارجية الأمريكية " دوجلاس ديلون" لذا سميت الجولة باسمه، ولم تستهدف هذه الدورة - كالدورات السابقة - سوى تارلات متبادلة في التعريفات الجمركية بنسبة ٢٠٪ على مجموعة من المنتجات الصناعية تقدر بنحو أربعة آلاف وأربعمئة يبدأ حركيا تمثل معاملات تجارية دولية تقدر بنحو أربعة آلاف مليار وتسعمائة ألف دولار^١.

وفي هذه الجولة تم إقرار مبدأ التعويضات للدول التي أصبحت من إنشاء المجموعة الأوربية^٢. كما تم التوصل إلى ترتيب المسوحات القطبية قصيرة الأجل في هذه الدورة Short Term Arrangement Cotton Textiles الذي تم تطويره في جولة كيسدي إلى ترتيب طويل الأجل Long Term Arrangement والواقع أن النجاح الذي حققته الجات حتى عام ١٩٦٤، يعتبر محدودا لعدة أسباب من أهمها:-

أ - أن الطريقة التي يتم بها مناقشة التارلات المتبادلة في التعريفات الجمركية كانت تتم بانتهاج أسلوب بد مقابل بد Item by Item approach ، وهذه الطريقة شاقة للغاية، كما واجه هذا النهج معارضة سياسية من الدول التي تنسم تعريفاتها الجمركية بالانخفاض النسبي تأسيسا على أن استخدام هذا النهج في التفاوض يجعلها في مركز أسوأ نسبيا من الدول التي تنسم تعريفاتها الجمركية بالارتداد وعلى ذلك تقدمت أحد عشرة دولة في مارس ١٩٥١ بمذكرة لإجراء مفاوضات لبحث مشكلة التفاوت في التعريفات الجمركية وقد تم إعداد خطة لتخفيض التعريفات الجمركية عام ١٩٥٣.

ب - وعلى الرغم من التوصل إلى خطة مناسبة لخفض التعريفات الجمركية مؤداهما أن يكون الحد الأعلى للتعريفات الجمركية لا يزيد عن ٥٪ بالنسبة للمواد الخام الصناعية، وعن ١٥٪ للمنتجات النصف مصنعة، وعن ٣٠٪ للمنتجات تامة الصنع و ٢٧٪ للمنتجات الزراعية، إلا أن

^١ H.G.Johnson-(etal), New Trade Strategy for the world Trade Economy (London : George Alan &unuin L T D 1970)PP.27 -30. See also P.57.

^٢ علاء كمال، الجات ونهب الجنوب، (القاهرة: مركز الخروسة للبحوث والتدريب والنشر، الطبعة الثانية) من

الولايات المتحدة والمملكة المتحدة أفضلنا هذه الخطوة. فالولايات المتحدة ادعت عدم حصولها على تفويض من الكونغرس للتوقيع على هذه الخطوة^١. في حين آثرت المملكة المتحدة تطوير أسواق دول الكومنولث على هذه الاتفاقية.

ج - بينما اتجهت الدول الأوروبية إلى تحرير التجارة البينية فيما بينهم فسمح تكوين المجموعة الاقتصادية الأوروبية E EC في عام ١٩٥٦ ومطقة التجارة الحرة (EFTA) عام ١٩٥٩. وكانت هذه التنظيمات أول عروق على قاعدة عدم التمييز، استغلالاً لص المبدأ (٢٤) من اتفاقية الحات، ولاشك أن عملية تحرير التجارة التي تمت على أساس إقليمي تحد من جدوى التحرير متعدد الأطراف الذي تم في إطار الحات في الجولات السابقة^٢.

وهكذا نرى مرة أخرى أن الدعوة إلى تحرير التجارة ليست دعوة منهجية أو عقائدية وإنما هي دعوة مصلحة، فحينما رأت الدول الصناعية المتقدمة أن أكبر تعديل للتعريفات سيكون مفروصاً على السلع الصناعية التي تنتجها رفضت التوقيع على خطة خفض التعريفات.

٦ - جولة كيندي Round no (6) :-

سمت الولايات المتحدة لعقد هذه الجولة كشيحة لقيام الجماعة الاقتصادية الأوروبية، وهذا يترتب عليه من زيادة حدة المنافسة بينها والولايات المتحدة، بالإضافة لتزايد عجز ميزان مدفوعات الولايات المتحدة الأمر الذي يتطلب زيادة صادراتها عام ١٩٦٢ لذا فقد صدر قانون توسيع التجارة الذي أعطى الرئيس الأمريكي حق إدارة مفاوضات التجارة متعددة الأطراف في الفترة من أول يوليو ٦٢ وحتى ٣٠ يونيو ٦٧، لتخفيض التعريفات الجمركية على جميع السلع بنسبة ٥٠٪.

^١ يرى البعض أن اهتمام بعض الدول الصناعية بتخفيض التعريفات الجمركية على المواد الأولية مرده رغبة تلك الدول في زيادة معدلات الحماية للسلع تامة الصنع انظر :

د. الطاهرة السيد محمد حبة، "اتفاقية دورة اورجواي للحات وإداء قطاع الغزل والمنسوجات والملابس الجاهزة في مصر" بحث مقدم إلى المؤتمر العلمي الرابع لكلية التجارة وإدارة الأعمال، قسم التجارة الخارجية، جامعة حلوان، (القاهرة ١٦/١٥ مايو ١٩٩٥) ص ٥.

^٢ عبير عبد السلام عبد المجيد إبراهيم، دور منظمة الحات في تحرير التجارة الدولية في دراسة تطبيقية على الصادرات الصناعية المصرية، رسالة ماجستير في التجارة الخارجية مقدمة إلى قسم التجارة الخارجية بكلية التجارة وإدارة الأعمال جامعة حلوان، ١٩٩٥ ص ٦٨:٧٠.

كما تحول له سلطة سحب التارلات الجمركية من أية دولة تعرض قيودا غير مقبولة على الصادرات الأمريكية.

وها نجد مرة أخرى أن المصالح الأمريكية كانت وراء إنجاح هذه الجولة، وقد بدأت جولة كيندي بالاجتماع التمهيدي الذي عقده وزراء التجارة في مايو ١٩٦٣ وانتهت الجولة في ١٩٧٦.

وتتميز هذه الجولة عن الجولات السابقة بطول لفرقا أي أنها احتاجت لمفاوضات شاقة، كما تميزت بإحلال قاعدة التخفيض الجمركي بسبة معينة على المجموعات السلمية محل قاعدة التخفيض الجمركي بد مقابل بد وقد شارك في هذه الجولة عدد كبير من الدول بلغ عددها التي وستون دولة تمثل أكثر من ٧٥٪ من حجم التبادل الدولي، زادت عدد الدول النصة للاتفاقية عقب إضافة الص التالي - * على الدول المتقدمة أن تولى عباءة خاصة لتخفيض التعريفات الجمركية على منتجات الدول النامية، وان تمتع وضع غراليل جديدة أمامها كما غطت التخفيضات الجمركية مبادلات تجارية تقدر بحو أربعين مليار دولار^١ وتمثل هذه التخفيضات فيما يلي :-

أ - المنتجات الصناعية :-

بلغ متوسط نسبة تخفيض التعريفات الجمركية على السلع الصناعية بحو ٣٥٪ تطبق تدريجيا على خمس سنوات. وقد تباينت هذه التخفيضات بين الدول الأعضاء فقد كان حدها الأقصى ٥٠٪ (في الولايات المتحدة) وحدها الأدنى ٢٤٪ (كندا).

ب - المنتجات الزراعية :-

تم الاتفاق على تخفيض الرسوم على بعض المنتجات الزراعية بمعدل ٢٥٪. وقد استثيت الحبوب من هذا الاتفاق.

ج - المنتجات الكيميائية :-

تم تخفيض الرسوم الجمركية على تلك المنتجات في دول السوق الأوروبية والمملكة المتحدة بنسبة ٢٠٪، وفي الولايات المتحدة بنسبة ٥٠٪.

^١ د. محلاف عبد الجابر ، العلاقات التجارية لمصرية والتكتلات الاقتصادية الدولية ، المؤتمر الأول للأقتصاديين العرب ، الجمعية المصرية للأقتصاد والسياسة والأحصاء والتشريع مارس ١٩٧٦

ـ - اتفاق المسوحات القطبية .ـ

تم التوصل إلى ترتيب المسوحات القطبية طويل الأجل بهدف توسيع تجارتها وتفادي اللجوء إلى إحراءات قد تؤدي إلى اضطراب الأسواق^١.

ـ - الإغراق :-

وكتيجة لتعاظم نمو السوق الأوروبية واليابانية، فقد تم التوصل في هذه الجولة لاتفاق لمكافحة الإغراق (المادة ٦ من الجات) .

وأياً ماكان الأمر، فإن نتائج هذه الجولة كانت كلها في صالح الدول المتقدمة. أما الدول المتخلفة فكانت كالأيتام على مأذبة اللاتم. فقد استفادت الدول الصناعية المتقدمة من التخفيضات الجمركية، وآية ذلك أن معدل النمو السنوي الإجمالي في صادرات تلك الدول قد بلغ ٧,٧٪ خلال هذه الفترة من ١٩٦٠ - ١٩٧٦، بينما لم يزد المعدل المذكور في الدول المتخلفة عن ٩,٨٪ خلال ذات الفترة^٢

فضلا عن تخفيض متوسط التعريفة الجمركية على السلع المصنعة إلى ١٠٪^٣، أي أنه يمكن القول بأن المراكز السيئة للدول المتخلفة قد ساء كنتيجة لخفض التعريفة الجمركية بين الدول الصناعية، وانخفض التفضيل للدول النامية التي تتمتع بتفضيلات. وهكذا نجد أن هذه الجولة بدأت بناء على رغبة الولايات المتحدة والدول الصناعية وأنت أكلها لهم.

٧ - جولة طوكيو (Round no 7) :-

بعد حولة كيندي أضحى الوضع الاقتصادي للولايات المتحدة أكثر سوءا من ذي قبل. فالعجز الخارجي تزايد وبلغ حدودا فلكية. وكما هو معلوم أن الاختلال الخارجي يعكس اختلالا داخليا وبالفعل نجد أن مصاعب عديدة بالولايات المتحدة تدهورت وأصبحت تحقق خسائر. وساد اعتقاد بأن تلك الأزمة مردها السياسة الحمائية المتبعة في اليابان ودول الجماعة الأوروبية وبالتالي

^١ د. ايهاب عز الدين نديم، الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) والرضا على الدول النامية ومصر، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة جامعة عين شمس، ملحق العدد الثاني، ١٩٩٤، ص ٢٢٦٣ - ٢٢٦٤

^٢ د. بشأت فهمي عماد، الدول النامية والتحديات التي تواجه الجات في الثمانينات، المجلة العلمية لكلية التجارة - جامعة اسوط العدد ٨ السنة الخامسة ديسمبر ١٩٨٥ ص ٢٢٧.

^٣ المرجع سالف الذكر، ص ٢٥٦.

كان رد الفعل الأمريكي هو نيل سياسات الحرية والدعوة إلى حماية الصناعات الوطنية. وبالفعل اتخذت إجراءات حمائية، وهنا سعى الرئيس الأمريكي (نيكسون) إلى إصدار قانون التجارة بهدف منح سلطات التفاوض في الجولة الجديدة، والواقع أنه نجح في استصدار قانون التجارة الذي منحه تلك السلطات وهو قانون دافتر حامية شديدة

وقد بدأت المفاوضات في جنيف بإعلان طوكيو وذلك في سبتمبر ١٩٧٣ وبمشاركة مائة واثني دولة. وانتهت الجولة في ١٢ أبريل ٧٩. وقد تميزت هذه الجولة عن سابقتها بتعدد جوانبها وطول فترتها وبمشاركة عدد أكبر من الدول.

وقد استهدفت تلك الدورة خفض التعريفات الجمركية بما يعادل ٣٠٪ من متوسط التعريفات عند بدء الدورة وبما يقدر بحوالي ٣٠٠ مليار دولار، وذلك على مدار سبع سنوات. وانتهت الجولة إلى النتائج الآتية :

أ - وضعت ترتيبات شكلت في مجموعها إطاراً متقدماً للتجارة الدولية وأدائها، وتسمى اعتباراً من أول نوفمبر ١٩٧٩.

ب - توقيع عدة اتفاقيات منظمة للتعريفات الجمركية والدعم Subsidies والحوافز الفنية للتجارة Technical Barriers To Trade (TBT) وتراخيص الاستيراد ونظم الإغراق والترتيبات الخاصة باللحوم ومنتجات الألبان وإلغاء كافة الرسوم والتعريفات المفروضة على كافة الطائرات المدنية وتسمى هذه الاتفاقيات اعتباراً من أول يناير ١٩٨٠.

ج - أما الاتفاقيات الخاصة بتقييم الرسوم الجمركية، فاتفق على سريانها مع بداية عام ١٩٨١.

ولم تختلف نتائج هذه الجولة عن كل الجولات السابقة، في أن الدافع وراءها هو وجود مصلحة للولايات المتحدة تسعى إلى تحقيقها^١. إذ أن دعوتها لهذه الجولة كان نتيجة لازمة الدولار عام ١٩٧١، وموجة الحماية الجديدة New Protectionism بالإصالة إلى ظروف أزمة البطول التي واكبت حرب أكتوبر ٧٣، وما تخضعت لها من ركود تصحفي Stagflation .

كما أن الدول الصناعية المتقدمة اعتمدت بشرط التحلل Escape Clause لتسهر من الوفاء بالتزاماتها الخاصة بتخفيض التعريفات الجمركية، وتسهر قديماً في تنفيذ سياستها الحمائية

^١ فارد د. بيل حشاد، الحيات ومنظمة التجارة العالمية : أهم التحديات في مواجهة الاقتصاد العالمي ، (الدوحة -

مصرف قطر المركزي) ، ١٩٩٦ ، ص ٩٠-٩٤

مع ما يتضمنه ذلك من آثار سلبية على الدول المتخلفة، حيث لم تتضمن الاتفاقية أية وسائل قانونية لمنع التمييز ضدها.

لذا لم يكن غريباً أن توقع الدول الصناعية المتقدمة جميعها على الاتفاقيات المبرمة في تلك الجولة، في حين لم يوقع عليها من الدول المتخلفة سوى الأرجنتين، كما وقعت عشر دول متخلفة بروتوكول التعريف فقط^١.

٨ - جولة اورجواي Round no (8) :-

في أعقاب جولة طوكيو، زادت الرغبة الحمائية بشكل أدي إلى انخفاض حجم التجارة الدولية، وقد دعت الولايات المتحدة إلى عقد أول مؤتمر وزاري للجات في أعقاب جولة طوكيو وذلك في نوفمبر ١٩٨٢ بهدف الضغط على الجماعة الاقتصادية الأوروبية لحملها على الحد من إجراءات دعم الصادرات الزراعية، باعتبارها تمثل عروحا على مبادئ الجات. كما استهدفت الولايات المتحدة توسيع نطاق أحكام الجات لتشمل التجارة الدولية في الخدمات جنباً إلى جنب مع التجارة الدولية في السلع والواقع أن دول أوروبا قد عارضت تغيير سياستها الزراعية، كما رفضت الدول المتخلفة تحرير التجارة الدولية في السلع.

كما انتهت الدورة الأربعون للأطراف المتعاقدة في الجات والتي عقدت في عام ١٩٨٤ نفس المؤتمر الوزاري المشار إليه، الأمر الذي حدا بالولايات المتحدة إلى أن تعبر من أهدافها المعلنة (كإجراء مرحلي أو تكتيكي) كفي تبدأ جولة جديدة من المفاوضات متعددة الأطراف، وأعلنت أن الهدف من بدء المفاوضات هو تحقيق مزيد من التحرير للتجارة الدولية في السلع وتوسيع إطلو المفاوضات لتشمل التجارة الدولية في الخدمات.

وها نجد أن التعبير في الهدف المعلن جاء في الجزء الذي يلقي معارضة من جانب الجماعة الاقتصادية الأوروبية، وبعد هذا التعديل استجابت الدول الصناعية المتقدمة وكذا الدول النامية للطرح الأمريكي. وبناء عليه عقد الاجتماع الوزاري للأطراف المتعاقدة في الجات في مدينة "بونا ديل ايسا Punta del Esta" في الفترة من ١٥ إلى ٢٠ سبتمبر ١٩٨٦. وانتهى إلى إعلان بدء مفاوضات الجولة الثامنة.

^١ يلاحظ أنه في هذه الجولة كان مسموحاً بالقبول الجزئي للاتفاقيات التي تشملها الجولة، بخلاف جولة اورجواي التي يجب أن تقبل نتائجها ككل أو ترفض ككل. كما يلاحظ أن مصر وإسرائيل قد وقعت على البروتوكول المذكور.

والحقيقة أن مفاوضات هذه الجولة تميزت بأنها أطول من كل المفاوضات السابقة، إذ استمرت سبع سنوات كاملة، كما أنها شملت أكبر عدد من الدول المشاركة حيث بلغت الدول المشاركة فيها مائة وأربعة وعشرين دولة بالإضافة إلى أنها اشتمل الجولات حيث تضمنت الوثيقة النهائية لتلك الدول ثمانية وعشرين وثيقة قانونية ملزمة، وإن هذه الاتفاقيات لا تقبل التجزئة إنما تقبل أو ترفض برمتها^١.

فضلا عن تميز هذه الجولة بتعرضها لموضوعات جديدة كالسجارة الدولية في الخدمات، وحقوق الملكية الفكرية وإجراءات الاستثمار، إصلاح السياسات الزراعية . . . ناهيك أن هذه الجولة قد أنشأت منظمة التجارة العالمية لتولي الإشراف على تنفيذ هذه الاتفاقيات، وهي المنظمة التي وأدتها الولايات المتحدة بعد الاتفاق على إنشائها في هافانا عام ١٩٤٧.

من جماع ما تقدم يستخلص أن جميع الجولات التي انعقدت في إطار اتفاقيات الجات كانت تعقد بدعوة من الولايات المتحدة بمفردها أو بمشاركة الدول الصناعية المقدمة المتمثلة في دول الاتحاد الأوروبي واليابان بغية تحقيق أهدافها. كما أن هذه الدول هي التي تضع جداول أعمال مفاوضات هذه الجولات، كما تضع قراراتها دون السماح بتعديلات جوهرية تؤثر على أهدافها، كما أن نجاح هذه المفاوضات يخضع لرغبات ومصالح تلك الدول^٢. وحتى بعد الاتفاق غالبا ما تعلق تلك الدول في التحلل من التزاماتها إذا رأت أن تطبيق تلك الالتزامات قد يضرها أو حتى قد يتعارض مع مصالحها.

^١ وذلك باستثناء أربع اتفاقيات لا تلزم سوى الدول الاعضاء فيها وهي : اتفاقية المشتريات الحكومية، اتفاقية اللحوم، اتفاقية الآليات، اتفاقية الطائرات المدنية.

^٢ Allan Oxley, OP CIT., PP. 12-15 .

الخلاصة:

- لما كانت المفاوضات هي إحدى مبادئ الجات، فقد انعقد في إطار الجات ثمان جولات من المفاوضات خلال الفترة من ١٩٤٧ وحتى ١٩٩٣.
- تركزت الخمس جولات الأولى على تحرير التجارة الدولية في السلع من القيود الحمركية.
- أما الجولات الثلاثة الأخيرة فاهتمت بالقيود الحمركية وغير الحمركية، وبالإضافة إلى ذلك فقد اهتمت الجولة الأخيرة بالسلع الزراعية، والمنسوجات والملابس والخدمات، وحقوق الملكية الفكرية، وتدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة وإنشاء منظمة التجارة العالمية.
- وقد تبين أن جميع الجولات، كانت تتعقد بدعوة من الولايات المتحدة مفردة أو مجتمعة مع الدول الصناعية المتقدمة لتحقيق مصالحها.
- وعلى ذلك يبين أن الدعوة لتحرير التجارة الدولية دعوة مصلحة وليست مذهبية ولكن ماذا عن تفاصيل الاتفاقيات المبرمة في إطار جولة أورجواي، هذا ما سيرضه الفصل التالي

الفصل الثاني

اتفاقيات تحرير التجارة الدولية في السلع

امتدت مظلة الخات لتطوى تحتها كافة السلع المصنوعة باستثناء البترول والبتروكيماويات، وكذا شملت - للمرة الأولى - السلع الزراعية التي كانت تخضع لسياسة حماية متشددة من الدول المتقدمة، وبصفة خاصة دول الاتحاد الأوروبي وقد امتدت من السلع الزراعية التجارة في الألبان واللحوم والتي تعتبر ملزمة للدول الموقعة عليها فقط. هذا بالإضافة لشمولها الإجراءات المكتملة والمظمة للتجارة الدولية في السلع

ويهدف هذا الفصل إلى عرض أهم ملامح الاتفاقيات متعددة الأطراف لتحرير التجارة الدولية في السلع التي تمخضت عنها جولة أورجواي، لإبراز أن الدعوى لتحرير التجارة السعوية هي الأعلى مصلحة وليست عقائدية ويتحقق هذا الهدف من خلال ثلاث مباحث.

المبحث الأول: تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية.

المبحث الثاني: تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة.

المبحث الثالث: الإجراءات المظمة والمكتملة للتجارة الدولية في السلع.

المبحث الأول

اتفاق تحرير التجارة الدولية

في

السلع الزراعية

دخلت السلع الزراعية حظيرة الحمايات للمرة الأولى في إطار جولة أورجواي. ويهدف هذا البحث إلى عرض أهم جوانب اتفاق تحرير التجارة الدولية الزراعية المبرم في إطار جولة أورجواي. تعتبر الموضوعات المتعلقة بتحرير تجارة السلع الزراعية من الموضوعات التي هددت بإفشال جولة أورجواي برمتها. ذلك إنما كانت مثار خلاف بين الولايات المتحدة والجماعة الاقتصادية الأوروبية، إذ كانت الولايات المتحدة وشاركتها في ذلك مجموعة الدول المصدرة للمنتجات الزراعية والمعروفة باسم كيرنز - ترمي إلى تحرير القطاع الزراعي، وذلك بإلغاء السياسة الزراعية المشتركة (CAP) Common Agriculture Policy التي تطبقها الدول الأوروبية والتي تتضمن ثلاثة أنواع من الحماية:

- ١ - تعريف جمركية تعبر عكسيا مع الأسعار العالمية للمنتجات الزراعية بما يكفل حماية منتجاتها، وبذلك فإن أثرها يماثل أثر القيود الكمية.
 - ٢ - دعم للإنتاج الزراعي بصور مختلفة كتقديم إعانات مباشرة، ضمان حد أدنى للسعر، تدخل حكومي للحفاظ على مستويات الأسعار بغض النظر عن حالة السوق.
 - ٣ - دعم الصادرات الزراعية وقد تجاوز الدعم الذي تقدمه الدول الأوروبية للمزارعين عشرين بليون دولار ويستفيد منه ١١٤ مليون مزارع.
- كما أنه بلغ مجموع التحويلات إلى القطاع الزراعي من المستهلكين ودائعي الضرائب في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)، ما يزيد عن ٣٣٥ بليون دولار، وذلك في

^١ د. صبير عبد العزيز، مرجع سبق ذكره، ص ٤٢. وقارن أسامة المجذوب، مرجع سبق ذكره، ص ٩٧. حيث ذكر أن هناك دراسات تفكر الأعباء الناتجة عن الدعم الزراعي في الدول الصناعية المتقدمة بنحو ١٥٨ مليار دولار سنويا

عام ١٩٩٣ - وقد تحمل المستهلكون في هذه الدول تكلفة مباشرة قدرها ١٢٥ بليون دولار نتيجة لدفعهم أسعار للمنتجات الزراعية تزيد عن تلك السائدة في بيئة تجارة حرة بحسب ٣٤٪ في المتوسط كما تحمل المستهلكون نتيجة الدعم الحكومي المباشر للمتجين - الذي يقدر بنسبة ٤٢٪ من أسعار المتجين - تكلفة تبلغ ١٦٣ بليون دولار كما تقدم دول الاتحاد الأوروبي دعماً لأغلب الصادرات الزراعية حيث أن ٩٥٪ من صادرات القمح و ٩٠٪ صادرات الجبن و ٤٠٪ صادرات السكر و ٣٠٪ صادرات اللبن المجفف تتلقى دعماً^١.

وقد أدى اتباع الدول الأوروبية لهذه السياسة إلى زيادة نصيب الدول من صادرات المحاصيل الزراعية وذلك في الفترة من (١٩٧٠ - ١٩٨٨)، وذلك على حساب صادرات الولايات المتحدة ودول الكومنولث بالرغم من اتباع الولايات المتحدة لسياسة حماية مشابهة لتحقيق نفس الأهداف وإن كانت بدرجة أقل^٢.

وهنا نجد أن الاعتبارات المصلحية وليست المذهبية تقود الولايات المتحدة مرة أخرى إلى محاولة حل الدول الأوروبية على تحرير قطاع الزراعة وذلك بتخصيص ٩٠٪ من دعم صادراتها الزراعية على مراحل تنهي عام ٢٠٠٠، وإن يتزامن ذلك مع تخفيض دعم الأسعار والحد من الحواجز أمام وارداتها من المحاصيل الزراعية.

يسعى بلد الدول الأوروبية - محفوزة هي الأخرى بدافع المصلحة - ترغب في المحافظة على ٧٠٪ من الدعم الزراعي، وتخصص ٣٠٪ على مدار عشر سنوات وذلك تأسيساً على أن هذا

^١Hathway D E. " Agriculture liberalization and Uruguay Round ", Draft prepared for W.B. conference on Uruguay Round and developing Economies, January 26 -27 /1995 P.

See also:

Ingo, M. " How much Agriculture Trade liberalization was Achieved in Uruguay Round. " The World Bank, The International Trade Division, Mimeo, October 1994, P.

^٢ قدمت الولايات المتحدة دعماً حكومياً مباشراً للمتجين الزراعيين عام ٩٣ نسبت ٢٣٪ من أسعار المتجين في المتوسط، كما بلغ مجموع التحويلات للقطاع الزراعي من المستهلكين ودافعي الضرائب في العام ذاته ٨٧ بليون دولار، كما أن الولايات المتحدة تدعم صناعة السكر ومنتجات الألبان بعرض أسعار جبرية وخصصت على الواردات وتحمي اللحوم باستخدام قيود التصدير الاحتكارية. انظر في ذلك: أيان جولدوين ومايلين غير الله، دورة أوروغواي والتجارة الدولية في السلع الزراعية، منشور في د. سعيد النجار (محرر) اتفاقيات الجات وآثارها على البلاد العربية، مرجع سبق ذكره، ص ١٦٩.

التخفيض يحد من الفجوة بين الأسعار العالمية واخلية متلرعة بحساسية الأوضاع الداخلية المتعلقة بالموارد.

وقد ساندت اليابان^١ وسويسرا الدول الأوروبية في موقفها، واحتدم الخلاف بين الطرفين طوال سنوات المفاوضات منذ نوفمبر ١٩٨٢ حتى تم التوصل إلى عقد اتفاق بليو هاوس بواسطة عام ١٩٩٢، والذي يعتبر خطوة أولى تعقبها خطوات أخرى حيث ستجرى مفاوضات جديدة لاستكمال عملية تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية عام ٢٠٠٠.

وقد تضمن هذا الاتفاق أربعة محاور هي :

المحور الأول : بروتوكول النفاذ للأسواق عن طريق خفض التعريفات:

Market Access Protocol

يقضي بروتوكول النفاذ للأسواق بما يلي :

١ - تحويل القيود الكمية المفروضة على الواردات من السلع الزراعية إلى قيود تعريفة مكافئة يعق عليها ويتم ربطها عند مستوى معين ثم تخفض فيما بعد، ويسمى هذا الإجراء بالتعريفة Tariffication . مع التعهد بعدم العودة إلى القيود الكمية بعد إتمام التحويل. وكذلك ضمان الالتزام بفتح الأسواق أمام حد أدنى من الواردات من السلع الزراعية الخاصة حالياً لقيود غير تعريفة وذلك بالنسبة للدول التي تبلغ وارداتها من تلك السلع ٥٪ من الاستهلاك المحلي، وبمثل هذا الحد الأدنى من الواردات ٣٪ عام ٩٥ ثم يرتفع إلى ٥٪ عام ٢٠٠٠ منسوبة إلى متوسط الاستهلاك السنوي للفترة ٨٦ - ٨٨. أما الدول التي تبلغ وارداتها ٥٪ من متوسط الاستهلاك السنوي للفترة المشار إليها فانه يتعين عليها المحافظة على هذه النسبة.

^١ يرجع سبب مساندة اليابان لموقف الجماعة الأوروبية إلى أنها تقدم أعلى دعم مباشر للمنتجين إذ بلغ نحو ٧٠٪ من أسعار المنتجين كما بلغ مجموع التحويلات من المستهلكين ودافعي الضرائب للقطاع الزراعي في عام ١٩٩٣ ما يقدر بنحو ٧١.٤ بليون دولار كما أن اليابان فرضت تعريفات جمركية وحصص على الواردات لدعم المنتجات اخلية حتى تظل أسعارها أقل من المعدلات العالمية بالنسبة للسكر والأرز والقمح والشعر ومنتجات الألبان انظر في ذلك .

آبان جولدين ومايلين غير الله، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٩ .

وترد على عملية التحويل الفوري للقيود الكمية إلى قيود تعريفية الاستثناءات الآتية .

أ - إذا كانت واردات الدولة من منتج زراعي معين أقل من ٣٪ من متوسط الاستهلاك المحلي السنوي لهذا المنتج خلال فترة الأساس ٨٦ - ٨٨ .

ب - إذا كان المنتج المستورد لا يحصل على دعم صادرات.

ج - المنتجات التي تحتاج إلى معاملة خاصة وفقاً لاعتبارات الأمن الغذائي واعتبارات البيئة.

د - إذا كان الإنتاج يتم في ظل قيود على المنتجات الزراعية الأولية، لا المنتجات المصنعة.

هـ - إذا كانت الحصة الكمية المسموح بها في السنة الأولى تمثل ٤٪ من متوسط الاستهلاك المحلي السنوي للسلعة في فترة الأساس ٨٦ - ٨٨، وعلى أن تزداد بمعدل ٨,٠٪ سنوياً من استهلاكها في السنوات التالية لتصل الحصة إلى ٨٪ من قيمة متوسط الاستهلاك السنوي خلال ست سنوات.

و - إذا كانت الواردات من المنتجات الزراعية تمثل عناصر أساسية في الغذاء التقليدي للدول النامية وعلى أن يتم التمهيد بتحريرها.

٢ - تخفيض التعريف الجمركية على السلع الزراعية -

يسرى هذا التخفيض على لتعريف الجمركية المطبقة بالفعل، وينص كذلك التعريفات الناجمة عن تحويل القيود الكمية إلى قيود تعريفية. وقد ميزت الاتفاقية في هذا الشأن بين السدول البامية والمتقدمة، إذا ألزمت الدول متقدمة بتخفيض ٣٦٪ من متوسط إجمالي التعريفات الجمركية المفروضة على وارداتها من السلع الزراعية خلال فترة لا تتجاوز ست سنوات، بينما تخفض هذه النسبة لتصل إلى ٢٤٪ في حالة الدول البامية خلال عشر سنوات وهذه النسب محمية بالنسبة لفترة أساس من ٨٦ - ٨٨^١. كما وانه استنت من ذلك الدول الأقل نمواً (LLDC) وهي التي يقل متوسط دخل الفرد فيها عن ستعانة خمس وستين دولار سنوياً، ولكن يجب عليها الالتزام بتثبيت تعريفاتها الجمركية.

^١ أيمان جولدين وميلين خور الله، مرجع سبق ذكره، ص ١٤٨

ولما كانت نسبة التخفيض المشار إليها محسوبة على أساس كوتفا متوسط إجمالي التخفيضات في التعريفات الجمركية المقررة على القطاع الزراعي، الأمر الذي يؤدي إلى أن يتم التخفيض بسبة مرتفعة جدا للتعريفات المنخفضة وبسبة مرتفعة جدا للتعريفات المرتفعة، لذا فقد عمدت الاتفاقية إلى تحديد حد أدنى للتخفيضات الواجب الالتزام بها سنويا على كل بند من بنود التعريفات ويبلغ هذا الحد ١٥٪ للدول المتقدمة و ١٠٪ في حالة الدول النامية.

ومن المفترض أن يؤدي تثبيت التعريفات الجمركية لجميع المنتجات الزراعية إلى إيجاد بيئة تنسم بالشفافية والوضوح والاستقرار في التجارة العالمية، كما وصعت الاتفاقية آلية للحد من الغلطات في الأسعار وكميات الواردات من المنتجات الزراعية.

المحور الثاني : إزالة التشوهات السعرية :

ويتم ذلك من خلال برامج الإصلاح الاقتصادي في قطاع الزراعة الذي يركز على .-

١ - خفض الدعم المحلي : Domestic Supports :

ويقدر الاتفاق على الدعم المحلي للمنتجين الزراعيين في فترة الأساس بحو ١٥٠ بليون دولار في الاقتصاديات المتقدمة، و٤ بليون دولار في الاقتصاديات الانشائية، و١٩ بليون في الاقتصاديات النامية^١.

وتلزم الاتفاقية أطرافها بخفض الدعم الموجه لمنتجي السلع الزراعية (وقد يكون بالمح والعماء أو بالتخلي عن الاقتضاء)، وطبقا للاتفاقية يخفض هذا الدعم بنسبة ٢٠٪ من متوسط الدعم في الفترة من ٨٦-٨٨، وذلك على مدار ست سنوات بالنسبة للدول المتقدمة ونسبة ١٣,٣٪ بالنسبة للدول النامية على مدار عشر سنوات، ولم تلزم الاتفاقية الدول الأقل نموا بتخفيض الدعم المحلي المقدم للزراعة، ونحسب الاتفاقية كافة صور الدعم (دعم الأسعار السوقية - أو المدفوعات المباشرة للمنتجين - دعم المدخلات) باستخدام نظام حسابي مركب يعرف باسم المقياس الكلي للدعم (AMS) Aggregate measurement of support هذا المقياس يعكس تقدير التكاليف التي يتحملها دافعي الضرائب والمستهلكون نتيجة السياسات التجارية في القطاع الزراعي. ويؤى بعض خبراء البنك الدولي، انه يوجد ارتباط بين تخفيضات التعريفات الجمركية المقررة في هذه الاتفاقية، وبين التخفيضات في المستويات الكلية للدعم الحكومي للزراعة. لهذا

^١ المرجع السالف الذكر مباشرة، ص ١٥٠

الأحكام التي تعرض تخفيض الدعم تؤدي إلى إصلاحات أخرى من شأنها تعزيز فرص الفاد
للأسواق^١.

هناك مجموعة أخرى من الاستثناءات أهمها -

أ - الدعم الموجه لسلع معينة لا تزيد نسبته عن ٥٪ من القيمة الكلية لإنتاج الدول المتقدمة من
أهم المنتجات الزراعية وكذا الدعم غير المحصص لسلعة معينة وإنما موجه للقطاع الزراعي بوجه
عام ولا تزيد نسبته عن ٥٪ من قيمة الإنتاج الزراعي للدول المتقدمة وهذه النسبة ترتفع إلى ١٠٪
في حالة الدول النامية

ب - الدعم الذي تقدمه الدول النامية لتحفيز التنمية الزراعية سواء كان دعماً مباشراً أو غير
مباشر كدعم الاستثمارات المتاحة لقطاع الزراعة ودعم المدخلات الزراعية للمتجدين ذوي
الدخول المنخفضة والدعم الموجه إلى تشجيع المنتجات الزراعية عن طريق إحلال الزراعات
المشروعة محل الزراعات غير المشروعة

ج - يستثنى من خفض الدعم - ولا يدرج في حساب المقياس الكلي للدعم - أنواع الدعم التي
لا تؤثر على التجارة مثل الدعم المقدم في صورة خدمات ومواقع عامة للقطاع الزراعي، دعم
البحوث والتطوير، ودعم مكافحة الآفات والأمراض وكذا الدعم المقدم للتدريب والدعم المتعلق
بخدمات التفتيش ومراقبة تطبيق المعايير الصحية وخدمات التسويق والترويج وخدمات البنية
الأساسية لتخزين الغذاء والحفاظة على الأمن الغذائي والدعم المقدم لإغاثة المكويين والمربط
ببرامج حماية البيئة، ويسرى على كافة الدول الأعضاء سواء نامية أو متقدمة.

ولاشك أن كثرة الاستثناءات تؤدي إلى الحد من تأثير بتود خفض الدعم وإن الدول
يمكنها الاحتفاظ بمعدلات دعم مرتفعة لبعض المنتجات لكون التخفيض المطلوب للمقياس الإجمالي
للدعم ليس في كل سلعة على حدة، كما أن التارلات في سياسات الدعم المحلي أقل تحديداً من
التارلات في التعريفات الجمركية واستبعد منها مدفوعات العجز الأمريكية، والمدفوعات التعويضية
وما يماثلها من إجراءات الدعم في الاتحاد الأوروبي، وبالتالي فهي لا تشكل قيدا إلزاميا على البلدان
الموقعة على الاتفاقية المبرمة في نطاق جولة أورجواي.

^١ نفس المصدر السابق، ص ١٥٠.

٢ - دعم الصادرات الزراعية -

- تخضع الاتفاقية الأنواع الآتية من الدعم المالي المقدم للصادرات الزراعية للتخفيض .
- أ - الدعم الحكومي المباشر المرتبط بالأداء التصديري سواء كان مالياً أو عينياً.
- ب - بيع المحزون غير التجاري من المنتجات الزراعية بسعر أقل من المساند في الأسواق المحلية.
- ج - المدفوعات الحكومية لمصدري السلع الزراعية
- د - الدعم المخصص لخفض تكاليف تسويق الصادرات وكذا تكاليف الماولة فضلاً عن تكاليف النقل والشحن الدوليين
- هـ - رسوم النقل والشحن المحليين على الصادرات الزراعية التي تقدمها الحكومة بأسعار تمييزية.

يسرى خفض الدعم على كل من قيمة الدعم وكمية الصادرات المستفيدة من هذا الدعم وذلك بأن تخفض قيمة الدعم إلى ٦٤٪ من الدعم الإجمالي وإلى ٧٩٪ من الكميات المستفيدة من الدعم في فترة الأساس السنوات ٨٦ - ٩٠ خلال ست سنوات على التوالي، وتبلغ هاتان النسبتان في الدول النامية ٧٦٪ و ٨٦٪ على التوالي. وذلك خلال عشر سنوات. بعبارة أخرى سينخفض الدعم المقدم للصادرات الزراعية في الدول المتقدمة بنسبة ٣٦٪ من قيمة الدعم الإجمالي للصادرات وبنسبة ٢٦٪ من كمية الصادرات المستفيدة من الدعم خلال فترة الأساس ٨٦ - ٩٠ وذلك خلال ست سنوات، بينما في الدول النامية ينخفض الدعم المقدم للصادرات بنسبة ٢٤٪ من الدعم الإجمالي للصادرات وتخفض كمية الصادرات المستفيدة من الدعم بنسبة ١٤٪ وذلك على مدار عشر سنوات. أما الدول الأقل نمواً فقد استُثيت من هذا الإجراء، كما تقضى الاتفاقية بعدم حواز دعم أي منتجات جديدة لم تكن مدرجة في قائمة الصادرات المدعومة في فترة الأساس (٨٦ - ٩٠).

ومن جهة أخرى تستثنى الدول النامية التي تعتمد على الصادرات الزراعية كمصدر للدخل من تخفيض الدعم المقدم لخفض تكاليف تسويق الصادرات الزراعية وشحنها داخلياً أو خارجياً، وكذلك الدعم المقدم لقروض الصادرات الزراعية، وضماناتها وكذا التأمين على تلك الصادرات.

كما يستثنى الدعم المقدم للصادرات الزراعية المحصنة للمعونات الغذائية المصدرة للدول النامية، شريطة عدم الربط بين تقديم هذه المعونات والصادرات التجارية للسلع الزراعية

للدول الملتقية هذه المعونات. وكذلك أن تكون هذه المعونات الغذائية في إطار الاتفاقية الدولية لمنح المعونات الغذائية لعام ٨٦ ولى ظل منظمة الأغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة (FAO) .

وحيث أن هذه الإجراءات استهدفت تحرير القطاع الزراعي من نحو ثلث الإجراءات المكبلة للتجارة الدولية في السلع الزراعية لذا فقد تم الإتفاق على الدخول في مفاوضات جديدة عام ٢٠٠٠ قبل انتهاء فترة تنفيذ الاتفاقية بسنة واحدة لاستمرار عملية الإصلاح والتحرير في ضوء الحرية المكتسبة مع الأخذ في الاعتبار ظروف البلدان النامية، وقد نصت الاتفاقية على تشكيل لجنة للزراعة مهمتها متابعة التقدم في تنفيذ الاتفاقية.

ويتضح مما تقدم أن المفاوضات قد انتهت إلى إزالة القيود الكمية على الصادرات وتحويلها إلى قيود تعريفية، وهذه هي المرة الأولى التي يتم فيها تحديد مستويات دعم الصادرات الزراعية تحديداً كمياً وتسجيله في جداول التزامات الأعضاء.

المحور الثالث : اتفاقية تطبيق الإجراءات الصحية:-

Agreement on the Application of Sanitary & Phytosanitary Measures:-

تعتبر هذه الاتفاقية مكتملة لاتفاقية الزراعة لارتباط المنشآت الزراعية - خاصة الغذائية - بها بصحة الإنسان والحيوان والنبات كما إنها مرتبطة باتفاق القيود الفنية على التجارة وهذه الاتفاقية تقر حق الدول الأعضاء في اتخاذ التدابير الضرورية لحماية صحة الإنسان والحيوان والنبات مع مراعاة أن تكون هذه التدابير واضحة ومبررة وتطبق بقدر ما يلزم لتحقيق الهدف منها، وبشكل لا يؤدي إلى تحويلها إلى قيوداً مستمرة تكبل التجارة الدولية في المنتجات الزراعية أي أنه يجب أن يكون استخدام الاشتراطات الصحية استخداماً يحقق ضمان الصحة العامة دون أن يتحول إلى وسيلة للحماية أو للحد من الواردات الزراعية^١.

وتنظم الاتفاقية تقييم المخاطر الصحية وفقاً لأسس علمية كما تحدد الأضرار الناجمة عنها من الناحية الاقتصادية كخسائر الإنتاج والمبيعات في حالة ثبوت ظهور آفة وتكاليف المكافحة في البلد المستورد بالإضافة إلى ذلك تنص الاتفاقية على إجراءات محددة للمراقبة والفحص والموافقات

^١Collins & Bosworth, eds., The New GATT: Implication for the United States, (Washington D.C., Brookings Institute, 1994), P55.

المطلوبة، كما ألزمت كل دولة بشر القواعد المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تحددها وإخطار الدول الأخرى بها وذلك تحقيقاً للشفافية.

فضلاً عن ما نصحه الاتفاقية من تقديم مساعدات فنية في مجال الحماية الصحية للدول النامية وإنشاء لجنة لحماية صحة الإنسان والنبات تكون مهمتها تشجيع المشاورات والمفاوضات بين الدول الأعضاء في هذا المجال ومتابعة تنفيذ الاتفاقية.

كما سمحت الاتفاقية الدول النامية فترة سماح من تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية لمدة عامين تسري من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية، وتصل هذه الفترة إلى خمس سنوات في حالة الدول الأقل نمواً^١.

ومن جانب آخر فإن البند الثاني من المادة ٢٧ من اتفاقية الجوانب التجارية المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية، أعطت الحق للأطراف المتعاقدة في منح الاستغلال التجاري لبراءات الاختراع (Patents) في بلادهم لحماية صحة وحياة الإنسان والحيوانات والنباتات، أو لتجنب الآثار المدمرة لبيئة. كما أن البند الثالث من ذات المادة قد استثنى النباتات والحيوانات والمعالجات البيولوجية الأساسية لإنتاج النباتات والحيوانات من حقوق البراءات، وتدعو الاتفاقية الدول الأعضاء إلى اتخاذ الإجراءات والتدابير الكفيلة بحماية التنوع النباتي من خلال البراءات أو أي نظام آخر^٢.

المحور الرابع - تعويض الدول النامية :-

لاشك أن تنفيذ اتفاقية الزراعة بما تضمنته من تخفيض لمستويات الدعم الموجه للمنتجات الزراعية وتحويل القروض الكمية إلى تعريفية سيؤدي إلى زيادة أسعار هذه المنتجات في الأسواق العالمية، مما يشكل عبء إضافي على الدول المتخلفة التي تمثل الواردات الزراعية - خاصة الغذائية منها - نسبة كبيرة من وارداتها لذا امتصرت تلك الدول قراراً وازارياً بالموافقة على تعويض

^١ Compare, Evans & Walsh, Guide to the New GATT, (London: Economist Intelligence Unit, 94), P 23.

^٢ المنظمة العربية للتنمية الزراعية، دراسة حول الآثار المتوقعة لاتفاقية الجات على الزراعة العربية، مقدمة إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة الخامسة والخمسون، ص ٢٠ - ٢١.

الدول المصاراة من تنفيذ السياسات التي نصت عليها الاتفاقية. كما وافقت أطراف الاتفاقية على وضع آليات ملائمة تتضمن ألا يترب على تنفيذ هذه السياسات أي آثار سلبية على توافر المعونات الغذائية بمسويات تفي باحتياجات الدول النامية.

ويلاحظ أن هذا القرار الوزاري لم يقدم أي التزام محدد من الدول المتقدمة للحد من الآثار السلبية لاتفاق الزراعة المبرم في إطار جولة أوروغواي على الدول المتخلفة. إلا أنه يمكن أن يشكل مع المادة العاشرة من اتفاقية الزراعة أساساً ملائماً للمفاوضات بين الدول المتقدمة للمعونة والدول النامية ما لتحديد الآليات الملائمة لتقديم التعويضات للدول المتضررة من اتفاقية الزراعة^١.

الخلاصة:

يعتبر اتفاق تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية أحد المجالات التي دخلت حظيرة الحلات للمرة الأولى، ويتضمن هذا الاتفاق أربعة محاور.

المحور الأول: يتعلق ببروتوكول المصاد للأسواق عن طريق خفض التعريفات، وذلك بتحويل القبود الكمية المفروضة على الواردات الزراعية إلى قبود تعريفية مكافئة وهو ما يعرف بالتعرفة، وكذا تخفيض متوسط أجمالي التعريفات الجمركية على السلع الزراعية بنسبة ٣٦٪ خلال ست سنوات بالنسبة للدول المتقدمة، وبسبة ٢٤٪ خلال عشر سنوات بالنسبة للدول النامية مع استثناء الدول الأقل نمواً.

المحور الثاني إزالة التشوهات السعرية ويتم من خلال:

- خفض الدعم المحلي الموجه لمنتجات السلع الزراعية بنسبة ٢٠٪ على مدار ست سنوات للدول المتقدمة وبسبة ١٣,٣٪ على مدار عشر سنوات للدول النامية مع إعفاء الدول الأقل نمواً.
- خفض دعم الصادرات الزراعية ويشمل الدعم المرتبط بالأداء التصديري، ودعم بيع محروون المنتجات الزراعية، والدعم المقدم لتصديري السلع الزراعية، وكذا الدعم المخصص لخفض تكاليف التسويق والمناولة والقل والشحن الداخليين والدوليين وذلك بنسبة ٣٦٪ من قيمته على مدار ست سنوات بالنسبة للدول المتقدمة وبسبة ٢١٪ خلال عشر سنوات للدول النامية مع إعفاء الدول الأقل نمواً.

^١ انظر أسامة المجدوب، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٤ - ١٠٥.

- المحور الثالث: اتفاق تطبيق الإجراءات الصحية. تعطي الدول الأعضاء الحق في اتخاذ التدابير الضرورية لحماية صحة الإنسان والحيوان والنبات

- المحور الرابع: تعويض الدول النامية المضارة من تنفيذ هذه الاتفاقية. تلك هي ملامح اتفاق تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية، فحقن تكتمل الصورة فإن الأمر يستلزم التعرف على ملامح اتفاق تحرير التجارة الدولية في السلع المنصعة، وهذا ما يعرضه المبحث التالي.

المبحث الثاني

تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة

وتمت اتفاقية الجات عام ١٩٤٧ على تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة باستثناء المنسوجات والملابس، ولم يختلف الأمر في جميع الجولات عن هذا الوضع وقد تم اتوصل - في إطار جولة أورجواي - إلى اتفاق لتحرير المنسوجات والملابس تدريجياً.

توصلت الأطراف المتعاقدة في جولة أورجواي إلى بروتوكول لفتح أسواقها أمام السلع المصنعة. وقد تضمن هذا البروتوكول مجموعة من القواعد المنظمة لتحرير التجارة في السلع المصنعة ويهدف هذا البحث إلى بيان الجوانب المختلفة لبروتوكول تحرير السلع المصنعة واتفاق المنسوجات والملابس.

أولاً : بروتوكول السلع المصنعة:

وينص البروتوكول على أن الالتزامات المقدمة من الدول الأعضاء والمنظمة لتسارلات جمركية متبادلة تعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية العامة ، كما تلتزم الدول الأعضاء بتفيذ التسارلات المتفق عليها بنسب متساوية على مدار خمس سنوات بدءاً من يناير ١٩٥٠. وقد تنوعت التسارلات المتبادلة في إطار هذا البروتوكول من الإعفاء الكلي من التعريفات الجمركية على بعض السلع إلى الإعفاء الجزئي على البعض الآخر أو وضع حد أقصى لتلك التعريفات، أو الجمع بين الإعفاء الجزئي والحد الأقصى للتعريفات أو حتى تطبيق نظام التعريفات Tariffication .

والحقيقة أن هذه التسارلات قد تم في الأساس نتيجة اتفاقيات خاصة بين الدول الصناعية المتقدمة، وتستفيد منها الدول المتخلفة أعمالاً لمبدأ المعاملة بالمثل. وقد بلغ متوسط الخفض الإجمالي في التعريفات الجمركية على السلع المصنعة الناتج عن التسارلات المتبادلة المشار إليها نحو ٣٠٪ من التعريفات السائدة قبل جولة أورجواي. وفقاً للتفصيل الآتي:

- انخفضت التعريفات الجمركية على واردات الدول الصناعية المتقدمة من السلع الصناعية بـ ٣٨٪ في المتوسط على أساس متوسط مرجح بكميات التجارة من المنتجات المختلفة وبذلك ينخفض متوسط التعريفات^١ الجمركية على السلع المصنعة في تلك الدول من ٦٣٪ إلى ٣,٩٪ في المتوسط، ويتضمن هذا المتوسط :-

أ - سلع معفاة من التعريفات الجمركية إعفاء كلياً:

رفعت الدول الصناعية نسبة الواردات من السلع المصنعة التي تدخل أسواقها دون تعريفات جمركية من ٢٠٪ إلى ٤٠٪ من إجمالي وارداتها الصناعية، وتمثل هذه الواردات في :
الأدوية-معدات البناء-المعدات الطبية-الصلب-لب الورق والورق- البيرة المصنعة والمشروبات الروحية-الأثاث-الآلات الزراعية.

وقد قدرت الدراسات الأولية أنه نتيجة للإعفاء من التعريفات الجمركية فإن واردات الدول الصناعية من السلع المصنعة التي تصدرها الدول المتخلفة ستزيد نسبتها من ٢٢٪ إلى ٤٥٪^٢.

ب - سلع معفاة جزئياً :-

خفضت الدول المتقدمة التعريفات الجمركية على ٦٤٪ من إجمالي وارداتها، وقد بلغت نسبة الخصم ٤٠٪ من التعريفات الجمركية المفروضة على الأسماك والمسوحات والملابس والجلود والمطاط والأحذية ومعدات النقل، كما بلغت هذه النسبة ٦٠٪ على الأخشاب والمنتجات اليدوية هذا بالإضافة إلى منح تخفيضات كبيرة على التعريفات الجمركية المفروضة على الإلكترونيات والمعدات العلمية ولعب الأطفال وبعض المنتجات غير الحديدية.
وتجدر الإشارة إلى أن الدول المتخلفة قد خفضت التعريفات الجمركية ٤٦٪ من إجمالي وارداتها من السلع المصنعة .

ج - وضع حد أقصى للتعريفات الجمركية :-

ارتفعت نسبة السلع المصنعة الموصوع لها حد أقصى للتعريفات من ٧٨٪ إلى ٩٩٪ في الدول الصناعية المتقدمة. وفي الدول النامية من ٢١٪ إلى ٧٣٪. وانخفض مقدار الواردات التي

^١UNCTAD, Trade & Development Report, (Newyork: Geneva : UN, 1994), P.139.

^٢Ibid,P. 139.

تدخل أسواق الدول الصناعية المتقدمة بتعرفة جمركية تبلغ ١٥٪ فاكتر من ٧٪ إلى ٥٪ من إجمالي الواردات، وبالنسبة للدول النامية من ٩٪ إلى ٥٪.

وبالرغم من التحفيزات الكثيرة في التعريفات الجمركية على عدد كبير من السلع التي تصدرها الدول المتحللة إلى الدول الصناعية، فإن هناك العديد من القيود التي تحول دون دخول صادراتها إلى أسواق الدول الصناعية المتقدمة حيث أن مستوى تحرير التجارة الدولية في السلع المصنعة الناجم عن خفض التعريفات الجمركية لا يتوقف على نسبة التخفيض فحسب، وإنما يتحدد أيضا بالقيمة الأصلية، كما أن التعريفات الجمركية المفروضة على الصادرات الصناعية من الدول المتحللة تزيد عن ١٠٪، خصوصا السلع التي تتمتع الدول المتحللة فيها بحرية تنافسية في إنتاجها، كالملابس والنسوجات والأحذية والجلود والأسماك والصلب والمنتجات الزراعية المصنعة، وتزيد هذه التعريفات مع زيادة درجة التصنيع^١. هذا فضلا عما ألزمت به الدول المتحللة في إطار برامج الشبث والتكيف الهيكلي يفوق التازلات التي قدمت الدول الصناعية المتقدمة في إطار جولة أورجواي.

ومن جهة أخرى فهناك سلع مصنعة مازالت خارج نطاق الجسات وهي البترول والبتروكيماويات فقد استبعدت جولة أورجواي قطاع البترول والبتروكيماويات من المفاوضات، وبالتالي يستمر التعامل مع هذه السلع التي تتمتع الدول العربية بحرية تنافسية في إنتاجها في ظل السياسات الحمائية والأعباء الجمركية التي تفرضها الدول الصناعية المتقدمة، ذلك أن تحرير تجارة هذه السلع معناه تطور وتدعيم اقتصاديات الدول المنتجة لها. وهذا يسير في عكس اتجاه مصالح الدول الصناعية المتقدمة، لذا فقد حالت تلك الدول دون إدراج هذه السلع ضمن الاتفاقية، ذلك أن هذه السلع لا تطبق عليها القاعدة الذهبية التي قامت على أساسها جولة أورجواي وهي "أن المصدر يربح دائما" فأسعار النفط في تناقص مستمر منذ عام ١٩٧٣ لتزايد العرض وتناقص الطلب عليه.

^١Stevens C. After GATT Uruguay Round; Implications for Developing Countries. IDS Policy Briefing paper, (USA:Institute of Development Studies (IDS),University of Sussex,1994),P.3.

انظر كذلك .

د.إبراهيم العسوي ، مرجع سبق ذكره، ص ٦٤- ٦٥ .

كما أن البعض يرى أنه حتى إذا نجحت الدول العربية في تحرير تجارة البترول والبتروكيماويات فإن الدول الصناعية المتقدمة ستلجأ بدعوى الإغراق لحرص تدابير حماية مستندة إلى قواعد اتفاقية الجات التي تتضمن نصوص مرنة تعطي الحق لأي دولة تتضرر من الإغراق باتخاذ أساليب حماية^١.

ثانياً: اتفاقية المنسوجات والملابس : Textile & Clothing Agreement

تحتل المنسوجات والملابس مكانة هامة في الاقتصاد العالمي، حيث أنها تساهم مساهمة كبيرة في مستوى التوظيف، وقد بلغت التجارة العالمية في المنسوجات والملابس نحو ١٨٧ مليون دولار عام ١٩٩٢ أي ما يعادل نحو ٧٪ من إجمالي الصادرات السلعية العالمية^٢

كما تحتل صناعة المنسوجات والملابس أهمية خاصة للدول النخلة، فهي من الصناعات الملائمة لظروف تلك الدول، وذلك لكونها مكثفة للعمالة، وبالتالي فهي لا تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة، ولا تعتمد على تقنيات إنتاجية معقدة، كما أن مداخلاتها متاحة في تلك الدول بأسعار مناسبة، ومن ثم فإن هذه الصناعة لها القدرة على توليد قيمة مضافة. أي أن تلك الدول تتمتع بميزة نسبية في إنتاجها.

وبالتالي فإن هذه البلدان تصدر أكثر من نصف التجارة العالمية للمنسوجات وثلاثة أرباع التجارة العالمية للملابس كما أن هذه النسب تفوق حصة الدول النخلة في مجمل الصادرات الصناعية العالمية والتي تقل عن الخمس، وهذا يؤكد تمتع تلك الدول بميزة نسبية في إنتاج المنسوجات والملابس. كما يتضح من الجدول التالي -

^١ لمزيد من التفاصيل انظر .

مظمة العمل العربية، مكتب العمل العربي، انعكاسات اتفاقية الجات على القطاعات الاقتصادية في الدول العربية (١٩٩٥)، ص ١١٤: ١٠٥ .

GATT, Demand, Production & Trade in Textiles & Clothing , Statistical Report by Secretariat ,(Geneva: GATT,1993),P.20

الجدول رقم (١٨)

قيمة التجارة العالمية في المنسوجات والملابس

| البيان | المنسوجات | الملابس | المجموع |
|--|-----------|---------|---------|
| صادرات المنسوجات والملابس (بيليونات الدولارات) | ٨٥,٣ | ١٠١,٦ | ١٨٦,٩ |
| توزيع التجارة العالمية في المنسوجات والملابس بحسب المكان (بالنسبة المئوية) | | | |
| (النسبة المئوية للصادرات العالمية) | | | |
| البلدان الصناعية | ٤١ | ٢٢ | ٦٦ |
| البلدان النامية | ٥٥ | ٧٤ | ١٢٩ |
| البلدان الفاتمة بالتحويل الاقتصادي | ١ | ٤ | ٥ |
| (النسب المئوية للواردات العالمية) | | | |
| البلدان الصناعية | ٤٢ | ٨٣ | ١٢٥ |
| البلدان النامية | ٥٣ | ١٤ | ٦٧ |
| البلدان الفاتمة بالتحويل الاقتصادي | ٥ | ٣ | ٨ |

Source : GATT, Demand, Production & Trade in Textiles & Clothing , Op.Cit., P.21.

بل أن قطاع المنسوجات والملابس يولد جزءا كبيرا من حصة الصادرات الإجمالية. حيث بلغت هذه النسبة نحو ٧٠٪ في باكستان وبنغلاديش بل تجاوزتها في ماكاو وبلغت ٧٧,٢٪ كما تبلغ نحو نصف حصة صادرات موريشوس، وتقل رهاء ٤٠٪ في تركيا وتونس، وحوالي ٣٠٪ في كل من الهند والصين وحوالي ربع صادرات كل من هونغ كونج والمغرب ونحو خمس صادرات كل من إندونيسيا وكوريا. كما يتضح من الجدول التالي :-

جدول رقم (١٩)

صادرات المنسوجات والملابس

(تسعة من إجمالي صادرات كل دولة)

| البيان | | المنسوجات | | الملابس | | المنسوجات والملابس | |
|-----------------------|--|-----------|------|---------|------|--------------------|------|
| | | ١٩٨٠ | ١٩٩٢ | ١٩٨٠ | ١٩٩٢ | ١٩٨٠ | ١٩٩٢ |
| العالم | | ٢,٧ | ٣,٢ | ٢ | ٣,٦ | ٤,٧ | ٦,٨ |
| البنادان الصناعية | | | | | | | |
| البرتغال | | ١٣ | ٧,٩ | ١٣,٦ | ٢٢ | ٢٦,٦ | ٢٩,٩ |
| إيطاليا | | ٥,٣ | ٥,٧ | ٥,٩ | ٦,٩ | ١١,٢ | ١٢,٦ |
| النمسا | | ٦,١ | ٤,٦ | ٣,٣ | ٢,٩ | ٩,٤ | ٧,٥ |
| بلجيكا - لوكسمبورج | | ٥,٥ | ٥,٣ | ١,٥ | ١,٩ | ٧ | ٧,٢ |
| ألمانيا | | ٣,٣ | ٣,٢ | ١,٥ | ١,٩ | ٤,٨ | ٥,١ |
| فرنسا | | ٣ | ٢,٧ | ٢ | ٢,٢ | ٥ | ٤,٩ |
| سويسرا | | ٥,١ | ٣,٥ | ١,٢ | ١ | ٦,٣ | ٤,٥ |
| المملكة المتحدة | | ٢,٨ | ٢,٣ | ١,٧ | ١,٩ | ٤,٥ | ٤,٢ |
| هولندا | | ٢,١ | ٢,٣ | ١,٢ | ١,٩ | ٤,٣ | ٤ |
| أسبانيا | | ٣,٤ | ٢,٥ | ١,٥ | ١,١ | ٤,٩ | ٣,٦ |
| اليابان | | ٣,٩ | ٢,١ | ٠,٤ | ٠,٢ | ٤,٣ | ٢,٣ |
| الولايات المتحدة | | ١,٧ | ١,٣ | ٠,٦ | ٠,٩ | ٢,٣ | ٢,٢ |
| الاقتصاديات النامية | | | | | | | |
| باكستان | | ١٩,٢ | ٩,٤ | ٧٨,٤ | ٦٧,٨ | ٩٧,٦ | ٧٧,٢ |
| بنجلاديش | | ٣٣,٥ | ٤٩,٥ | ٤,٩ | ١٩,٩ | ٣٧,٤ | ٦٩,٤ |
| موريشوس | | ٥٢,٢ | ١٥,٤ | ٠,٢ | ٥١,٥ | ٥٢,٤ | ٦٦,٩ |
| تركيا | | ١١,٨ | ١١ | ٤,٥ | ٢٨,٥ | ١٧ | ٥١,١ |
| تونس | | | | | | ١٦,٣ | ٣٩,٥ |
| الهند | | ١٣,٣ | ١٤,٣ | ٦,٩ | ١٥,٩ | ٢٠,٢ | ٣٦,٦ |
| الصين | | ١٤ | ١٠,١ | ٨,٩ | ١٩,٧ | ٢٢,٩ | ٢٩,٨ |
| هونغ كونج | | ٩ | ٩,٢ | ٢٥,٢ | ١٦,٨ | ٣٤,٢ | ٢٦ |
| المغرب | | ٤,٩ | ٤,٤ | ٤,٤ | ٢٠,١ | ٩,٣ | ٢٤,٥ |
| إندونيسيا | | ٠,٢ | ٩,٧ | ٠,٤ | ١٠,٨ | ٠,٦ | ٢٠,٥ |
| كوريا | | ١٢,٦ | ١٠,٧ | ١٦,٨ | ٨,٨ | ٢٩,٤ | ١٩,٥ |
| تايلاند | | ٥,١ | ٣,٨ | ٤,١ | ١١,٧ | ٩,٢ | ١٥,٥ |
| أورجواي | | ٤,١ | ٤,٧ | ١١,٤ | ١٠,٤ | ١٥,٥ | ١٥,١ |
| مقاطعة تايوان الصينية | | ٩ | ٩,٣ | ١٢,٣ | ٥,١ | ٢١,٣ | ١٤,٤ |
| عصر | | ٨,٥ | ١٣ | | | ٨,٥ | ١٣ |
| كولومبيا | | ٣,٤ | ٢,٥ | ٣ | ٦,٤ | ٦,٤ | ٨,٩ |
| ماليزيا | | ١,٢ | ١,٤ | ١,٢ | ٤,٦ | ٢,٤ | ٦ |
| ستقلورة | | ١,٩ | ١,٧ | ٢,٢ | ٢,٩ | ٤,١ | ٤,٦ |
| البرازيل | | ٣,٣ | ٢,٨ | ٠,٧ | ١ | ٤ | ٣,٨ |

Source : Ibid., P 28.

وبالرغم من أن الاتجاه العام عقب الحرب العالمية الثانية، كان ينحون نحو تخفيف القيود المفروضة على التجارة الدولية بصفة عامة، إلا أن التجارة الدولية لصناعة المنسوجات والملابس

خضعت لقيود متزايدة ، وذلك على مستوى الدول الصناعية المتقدمة أو حتى في داخل الدول المتخلفة التي أقامت مشروعات تصنيع المنسوجات والملابس على أساس إحلال بدائل الواردات، وبالتالي فرضت قيوداً شديدة على وارداتها من هذه المنتجات^١.

بينما عمدت الدول المتقدمة إلى إقصاء هذه التجارة خارج نطاق الجات في الجولات السابقة وتكليفها بقيود اتفاقية الألياف المتعددة Multi - Fiber Agreement المخصصة لاتفاقية الجات^٢. وقد أصرت الدول المتخلفة على إدراج التجارة الدولية للمنسوجات والملابس في جولة أورجواي، كما طالبت بإلغاء اتفاقية الألياف المتعددة أملاً في زيادة حصتها من التجارة الدولية لهذه السلعة ولما كانت اتفاقية الألياف المتعددة تنظم نحو ٨٠٪ من التجارة الدولية للمنسوجات والملابس ، كما إنها امتدت حتى نهاية جولة أورجواي. فمعرض لها في إنجار ثم توضح أهم ملامح اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار اتفاقية الجات.

١ - اتفاقية الألياف المتعددة (MFA) Multi - Fiber Agreement :-

قبل حبة الستينات فرضت قيوداً على التجارة الدولية للمنسوجات والملابس تعرف بالقيود المصبة وهي عبارة عن حصص وقيود اختيارية قاومت كل محاولات الجات لإزالتها^٣. ومع مطلع الستينات وتحديدًا عام ١٩٦١ تقدمت الولايات المتحدة بطلب إلى الجات لإجراء مفاوضات تهدف إلى عقد اتفاق قصير الأجل ينظم التجارة الدولية للمنسوجات ، وقد تم التوصل إلى اتفاق قصير الأجل (Short Term Agreement (STA وقد حلت محلها اتفاقية طويلة الأجل (Long Term Agreement (LTA اعتباراً من أكتوبر ٦٢ ، وظلت سارية حتى نهاية ١٩٦٧. ثم جددت الاتفاقية حتى ١٩٧٣ مع زيادة عدد أطرافها، حتى بلغ الأربعين دولة وكانت هذه الاتفاقيات تتعلق بالمنسوجات القطنية فقط وكانت تتم تجارتها الدولية في ظل الاتفاقيات الثنائية

^١ معهد التخطيط القومي، المستجندات العالمية (الجات وأوروبا الموحدة) وتأثيرها على تدفقات رؤوس الأموال والعملالة والتجارة السلعية والخدمية، دراسة حالة مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٩٧)، القاهرة، معهد التخطيط القومي، ١٩٩٥، ص ١٠.

^٢ وهنا يهض دليلاً آخر على أن الدول المتقدمة تعتق عقيدة المصلحة ولا تتسلك بحرية التجارة ألا عندما يكون تحريرها في مصلحتها.

^٣ ماهيد كرماني وروبا شاندا، دورة أورجواي والتجارة الدولية في المنسوجات والملابس، منشور في د. سعيد النجار (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٧.

Bilateral Agreement بين الدول المصدرة والمستوردة عن طريق نظام الحصص ، حيث تمحدد حصة تصدير لكل دولة مصدرة، وحصة استيراد لكل دولة مستوردة. ولا يجوز للدول المصدرة تجاوز الحصص المقررة لكل منها في أسواق الدول المستوردة، وبالرغم من أن هذه الاتفاقية تنظم حصصا مؤكدة لصادرات الدول المتخلفة إلا إنها تمثل قيودا كميا على قدرتها على التوسع في التصدير وبالتالي في التصنيع وكانت هذه الترتيبات تهدف إلى تلافي حدوث اختلالات سوقية في الدول الصناعية المتقدمة^١. وفي عام ١٩٧٤، عقدت اتفاقية الألياف المتعددة Multi Fiber Agreement (MFA) لتشمل المنتجات الصوفية والألياف الصناعية بعد ازدياد أهميتها خلال فترة السبعينات

وقد حسنت اليابان والدول المتخلفة أوضاعها السبية في إطار هذه الاتفاقية، حيث نصت الاتفاقية على حد أدنى لعمو الواردات من الألياف المتعددة قدره ٦٪ سنويا، كما أعطت مرونة أكبر في التفاوض على تحديد الحصص بين الدول، كما منحت الدول الحق في ترحيل الحصص بين السنوات للأمام وللخلف، وكذلك بين الألياف المختلفة، كما أنشأت الاتفاقية جهازا للمتابعة والتحكم في المنازعات (TMB) Trade Monitoring Body .

واستمر العمل بهذه الاتفاقية حتى ١٩٧٧، حيث تم تعديلها بناء على طلب فرنسا وبريطانيا لفرض قيود جديدة كنتيجة للكساد العالمي وزيادة البطالة، وتم التوصل إلى اتفاقية جديدة عام ١٩٧٨ (MFAII) وقد تمثل الاتفاق في فرض قيود على الحصص بوضع حدود قصوى للواردات من الدول المتخلفة بغض النظر عن الأوضاع في الدول المستوردة ، واستمر العمل بهذه الاتفاقية حتى نهاية ١٩٨١.

وفي عام ١٩٨٢ أبرمت اتفاقية جديدة (MFAIII) وزادت فيها القيود على المصدريين وبصفة خاصة الحدد ومتوسطي الحجم، كما رادت القيود على الصادرات التي تتم خارج نطاق الاتفاقيات الثنائية أي أن هذه الاتفاقيات كانت موجهة ضد الدول المتخلفة. واستمر العمل بهذه الاتفاقية حتى ١٩٨٦.

^١ المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ١٩٧

وللوقوف على مزيد من التفاصيل عن الاتفاق طويل الأجل أنظر :

Matthews A., "EC Trade Policy & The Third world An Irish Prospective" (Ireland , Gills Macmillan LTD. 1991),

وقد حاءت الاتفاقية الرابعة (MFA) لتحل محل سابقتها وظلت سارية حتى بدء سريان اتفاقية الحات في بداية عام ١٩٩٥. وقد تم توسيع نطاقها لتشمل كافة الألياف (حرير - كنان - الجوت - الملابس) وذلك للحيلولة دون غو الواردات من المنسوجات والملابس .

جدول رقم (٢٠)

الاتفاقيات المنظمة للتجارة الدولية في المنسوجات والملابس

| الفترة | الاتفاق | النتيجة |
|-----------|---|---|
| ١٩٦٢-١٩٥٧ | تقييد طوعي على صادرات اليابان إلى الولايات المتحدة | تصدير مقيد للأقطان والمنسوجات والملبوسات |
| ١٩٦١ | اتفاق قصير الأجل (١٩ بلداً) | يسمح للبلد المستورد بالقيام من جانب واحد بفرض حصة أن لم يقدم بلد المصدر الترخيص مقبولا لتقييد طوعي على الصادرات |
| ١٩٧٣-١٩٦٢ | اتفاق قصير الأجل (١٩ بلداً) | تجديد الاتفاق طويل الأجل مع فرض قيود على المنسوجات القطنية بشرط ألا يقل معدل غو صادرات البلد المصدر إلى البلد المستورد سنوياً عن ٥٪ |
| ١٩٧١ | اليابان وهونغ كونج وتايلاند وكوريا الجنوبية، يحددون طوعاً صادراتهم للولايات المتحدة | تؤدي قود الاتفاق الطويل الأجل بالإضافة إلى القيود الطوعية على التصدير من جانب كل بلد مصدر إلى تقييد واردات الولايات المتحدة من عدد من البلاد يبلغ ٣٧ بلداً. |
| ١٩٧٧-١٩٧٤ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات (أول) | اتفاقيات ثنائية، وعصموم مرمية من المنسوجات للقيود، والسماح بمعدل سنوي لنمو الصادرات بنسبة ٦٪ |
| ١٩٨٦-١٩٧٨ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات (ثاني) | مزيد من القيود ودخول البلاد الأوروبية في الاتفاق |
| ١٩٨٦-١٩٨٢ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات (ثالث) | قيود جديدة مع السماح بفرض حصص ممن جانب واحد سمح بها في بعض الحالات |
| ١٩٩١-١٩٨٦ | ترتيب بمقتضى الاتفاقية الدولية لتجارة المنسوجات (رابع) | وسع نطاق الاتفاق ليشمل تزييفات الحرير والألياف النسيجية. |

المصدر: من أعداد الباحث.

وتجدر الإشارة أن هذه الاتفاقيات كانت تتم بالمخالفة لمبادئ و أحكام اتفاقية الجات بالرغم من إنها تعقد برعايتها. وذلك لكون هذه الاتفاقيات تقوم على التمييز من جهة، كما أن التعريفات الجمركية المفروضة عليها تزيد عن تلك المفروضة على أي سلعة صناعية أخرى^١

كما أنها تتجاهل قواعد الجات من حيث استخدامها للقيود الكمية، بل أن مجرد وجودها يزعزع الثقة في مصداقية الجات، ويذكر بعمرها عن فرض الانصباط على الدول التجارية الرئيسية في العالم^٢. كما تعود إلى التأكيد على أن الدول الصناعية المتقدمة تسعى بدأب من أجل فرض مزيد من القيود في كل اتفاقية لحماية مصالحها غير عابئة بمطالب الدول المتخلفة لها بتحرير التجارة الدولية للمنسوجات والملابس.

أما عن آثار هذه الاتفاقية على الدول المتخلفة المصدرة، نجد أن هذه الاتفاقيات أعاققت نمو صادرات المنسوجات والملابس، وبالتالي انخفاض حصة الصادرات المحتملة، كما أن هذه الاتفاقيات تعتبر حجر عثرة في سبيل البلدان التي حققت تقدماً في إنتاجها من المنسوجات والملابس حيث أن جهود نظام الحصص قد مكن البلاد التي تراجعت قدرتها التنافسية (هونغ كونج وكوريا) من الاحتفاظ بحصصهم في الأسواق الدولية، في الوقت الذي تحرم فيه الدول التي زادت قدرتها التنافسية من زيادة حصصها^٣.

٢ - ملامح اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار جولة أورجواي:

مد البدايات الأولى لجولة أورجواي تحاول الدول المصدرة للمنسوجات أن تجد سبيلاً لإدماج قطاع المنسوجات والملابس، في إطار اتفاقية الجات بعد فشلها في ذلك إبان جولة طوكيو، وقد ظهر ذلك بوضوح في الاجتماعات الوردية المبكرة في بونتا دل إستا المنعقدة عام ١٩٨٦، وقد اتفق في أبريل ١٩٨٩ على أن تبدأ عمليات دمج التجارة الدولية في المنسوجات والملابس عقب الانتهاء من مفاوضات جولة أورجواي وذلك بطريقة متدرجة.

^١ E.Grilli, E. Sasson, OP.Cit., P.138.

^٢ ناهيد كرماني وروبا شاند، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٩.

^٣ المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ٢٠٠ - ٢٠١.

وبالفعل ومع انتهاء مفاوضات جولة أوروحي، اتفق على دمج قطاع المنسوجات والملابس في نطاق اتفاقية الجات تدريجياً على مدار عشر سنوات تبدأ من أول عام ١٩٩٥، يتم خلالها إلغاء اتفاقية الألياف المتعددة.

وقد اختبرت السنوات العشر كحل توفيق بين مطالبة الهند بأن يتم الدمج خلال خمس سنوات، ومطلب الولايات المتحدة في أن يكون الدمج خلال خمسة عشرة سنة. والحقيقة أن الموافقة على إدراج اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار الجات جاءت كحل توفيق لكي تقرر الدول المتقدمة إدراج تجارة الخدمات وحقوق الملكية الفكرية.

وعموماً سيتم تحرير التجارة الدولية للمنسوجات والملابس بطريقتين متوازيتين -

الطريقة الأولى: إلغاء إجراءات تقييد الواردات:

وستلغى كافة القيود المفروضة على واردات المنسوجات والملابس تدريجياً خلال عشر سنوات وذلك على أربعة مراحل:

المرحلة الأولى:

تبدأ فور سريان الاتفاقية في أول يناير ١٩٩٥ ومدتها ثلاث سنوات تنتهي في أول يناير ١٩٩٨، ونقوم كل دولة خلال هذه الفترة بإلغاء نسبة لا تقل عن ١٦٪ من القيود المفروضة على وارداتها من المنسوجات والملابس في عام ١٩٩٠ أي إدماجها في نطاق الجات وعلى أن يتم اختيارها من قائمة متفق عليها بحيث تمثل كافة أنواع المنسوجات خيوط ممشطة ومفرولة وأقمشة.

المرحلة الثانية:

مدتها أربعة سنوات تبدأ من أول يناير ١٩٩٨، يتم خلالها إلغاء نسبة لا تقل عن ١٧٪ من القيود التي تفرضها كل دولة على وارداتها من المنسوجات والملابس.

المرحلة الثالثة:

تبدأ من أول يناير عام ٢٠٠٢ وتنتهي أول يناير عام ٢٠٠٥ وتلتزم فيها كل دولة بإزالة نسبة لا تقل عن ١٨٪.

المرحلة الرابعة

وبانتهاء المرحلة الثالثة بعد مرور عشر سنوات، يكون قد تم إلغاء نحو ٥٠٪ من القيود التي كانت مفروضة على واردات المنسوجات والملابس عام ١٩٩٠، وفي هذه المرحلة يتم إلغاء نسبة ٤٩٪ من القيود الباقية دفعة واحدة في بداية عام ٢٠٠٥، وإحصاءه بالكامل لاتفاقية الجات، إلا إذا اتفق على إجراء مفاوضات أخرى قبل حلول هذا التاريخ بشأن تحرير النسبة الباقية في ضوء تطورات السوق العالمية لتجارة المنسوجات والملابس.

يقصى الاتفاق الختامي بأن يدرج المستوردون متجا واحداً على الأقل من شرائط ألبف - الخيوط المفزولة والقماش والمنسوجات الجاهزة والملابس في كل مرحلة، إلا أن الاتفاق لا يحدد الكمية الواجب تحريرها في كل مجموعة من المجموعات الأربع في كل مرحلة، وهذا يتيح للدول الصناعية المتقدمة سلطة تقديرية لتنظيم تحرير حصصها.

الطريقة الثانية :

زيادة معدلات نمو الواردات (الحصص) المقصورة في اتفاقية الألياف المتعددة (Quota Escalation) وهي تعتمد جيباً إلى جيب مع الطريقة الأولى وفقاً لذات مراحلها حيث سيسمح بزيادة معدلات نمو واردات الدول المستوردة من المنسوجات والملابس في نفس المراحل المتفق عليها لتحقيق دمج المنسوجات والملابس في إطار اتفاقية الجات وفقاً للآتي:

| | |
|-----------------|------------|
| المرحلة الأولى | بنسبة ١٦٪. |
| المرحلة الثانية | بنسبة ٢٥٪. |
| المرحلة الثالثة | بنسبة ٢٧٪. |

وبذلك تزيد الحصص إلى أن تصبح حصصاً نهائية وتزول تماماً كافة القيود التي تكبل التجارة الدولية لمنسوجات والملابس.

ويلخص الجدول الآتي الخطوات التي سيمتها الاتفاقية لتحرير التجارة الدولية في المنسوجات والملابس.

جدول رقم (٢١)

خطة الدمج الخاصة بالمنسوجات والملابس

| البيان | الدمج (الأساس) حجم استيراد المنتجات كما ورد في مرفق الاتفاق | معدل نمو الحصص المتبقية (الأساس : معدلات نمو الحصص المتفق عليها سابقا بموجب اتفاقيات الألياف المتعددة) |
|---|--|--|
| المرحلة الأولى (يناير ١٩٩٥) | ١٦٪ | أعلى بنسبة ١٦٪ من المعدل الأصلي (مثلا من ٢٣ إلى ٤٨٪) |
| المرحلة الثانية (١ يناير ١٩٩٨) | نسبة إضافية لنحوها ١٧٪ | زيادة بنسبة ٢٥٪ من المعدل الأصلي (مثلا من ٤٨٪ إلى ٣٥٪) |
| المرحلة الثالثة (يناير ٢٠٠٢) | نسبة إضافية لنحوها ١٨٪ | زيادة بنسبة ٢٧٪ من المعدل الأصلي (مثلا من ٣٥٪ إلى ٢٥٪) |
| نهاية الفترة الانتقالية المتداة لعشر سنوات (يناير ٢٠٠٥) | نسبة ٤٩٪ المتبقية | (المجموع ١٠٠٪) |

Source : Francois (etal), " ASSESSING the Uruguay Round" Presented at a World Bank Conference, the Uruguay Round & the Developing Economies, January 26 - 27, 1995, P.7.

كما تنص الاتفاقية على تخفيض التعريفات الجمركية التي تفرضها الدول الصناعية المتقدمة بمعدل ٢٢٪^١. وتنشأ الاتفاقية آلية للوقاية في حالة الزيادة المفاجئة في واردات المنتجات التي لم تدرج بعد في الجات أو المنتجات التي لا تقيد بها حاليا اتفاقيات الألياف المتعددة والواقع أن هذا النص يمكن أن يساء استخدامه بما يعطل التحرير واستبقاء القيود المفروضة على صادرات الدول المتخلفة. أما القيود الأخرى المفروضة على التجارة الدولية للمنسوجات والملابس والمعارض مع أحكام اتفاقية الجات ١٩٩٤، وغير المنصوص عليها في اتفاقية الألياف المتعددة. فقد نصت الاتفاقية على إحصائها لقواعد اتفاقية الجات خلال عام من قيام منظمة التجارة العالمية، وتقديم برنامج إلى هيئة مراقبة المنسوجات بين الإلغاء التدريجي لها خلال عشر سنوات. ويلاحظ أن اتفاقية المنسوجات والملابس في إطار الجات قد منحت الدول الأقل نموا

^١GATT, Report on Market Access Results from Uruguay Round Multilateral Trade Negotiations (Geneva : GATT, 1994), P.25.

المصدرة لتلك السلع معاملة تفصيلية من جانب الدول المستوردة وعلى أن تتم هذه المعاملة باتفاق بين الدول المستوردة والمصدرة.

الخلاصة:

يتضمن بروتوكول السلع المصنعة تنازلات جمركية متبادلة يتم تنفيذها على مدار خمس سنوات بدءاً من يناير ٩٥، وقد بلغ متوسط تلك التنازلات الجمركية ٣٠٪ من التعريفات السلطنة قبل جولة أوروغواي، أي أن متوسط التعريفة الجمركية على السلع المصنعة المنخفض في الدول الصناعية المتقدمة من ٦,٣٪ إلى ٣,٩٪ في المتوسط، وهذا المتوسط يتضمن: سلع معفاة كلياً. وتتمثل في واردات الأدوية، معدات البناء والمعدات الطبية والصلب ولب الورق والورق، البيرة والمشروبات الروحية، الأثاث والآلات الزراعية سلع معفاة جزئياً.

وتتضمن حصص التعريفة على الأحشاب والمنتجات اليدوية بنسبة ٦٠٪، وعلى الأسماك والجلود والمطاط والأحذية ومعدات النقل بنسبة ٤٠٪ وضع حد أقصى للتعريفة الجمركية: بلغت نسبة السلع المصنعة الموصوع لها حد أقصى للتعريفة نحو ٩٩٪ - في الدول المتقدمة، ونحو ٧٣٪ في الدول النامية.

وبالرغم من هذه التخفيضات فمارال هناك العديد من القيود المفروضة على صادرات الدول المتخلفة للدول الصناعية، كما أن العبرة ليست بنسبة التخفيض، وإنما بقيمته الأصلية. بالإضافة إلى ارتفاع التعريفة الجمركية على السلع الصناعية التي تتميز فيها الدول المتخلفة بميزة نسبية. وتزايد تلك التعريفات مع تزايد نسبة التصنيع، كما أن الالتزامات المفروضة على تلك الدول في إطار برنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي تفوق التنازلات المقدمة من الدول المتقدمة - اتفاق المسوجات والملابس:

تمثل هذه الصناعة أهمية خاصة للدول المتخلفة لملاءمتها لظروف تلك الدول وقد خضعت التجارة الدولية للمنسوجات والملابس لقيود متزايدة، وعملت الدول المتقدمة على إقصائها مخرج نطاق الحات في الجولات السابقة، كان اتفاق الألياف المتعددة ينظم التجارة الدولية للمنسوجات والملابس وقد طالبت الدول المتخلفة بإلغاء هذا الاتفاق. وأدراج تحرير التجارة الدولية في

المسوحات والملابس في إطار جولة أورهواي، وقد قبلت الدول المقدمة ذلك كحل توافقي يسمح بتمرير اتفاق تحرير تجارة الخدمات.

- ويقضى الاتفاق بتحرير التجارة الدولية في المسوحات والملابس بطريقتين متوازيتين:
- الأولى - إلغاء كافة القيود المفروضة على الواردات على أربع مراحل خلال عشر سنوات.
- الثانية - زيادة الحصص المقررة في اتفاق الألياف المتعددة خلال نفس الفترة بحيث تصبح الحصص لائمانية.

وبعد استعراض اتفاق تحرير التجارة الدولية في المنتجات الزراعية والصاعية فان الأمر يتطلب بيان الإجراءات المنظمةة والمكملة للتجارة في السلع، وهذا هو موضوع البحث التالي.

المبحث الثالث

الإجراءات الخاصة بالتجارة الدولية في السلع

عرضنا في المبحثين السابقين اتفاق تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية والصناعية إلا أن جولة أورجواي عرّضت للإجراءات المتعلقة بالتجارة الدولية في السلع وفرقت بين الإجراءات المنظمة والمصاحبة والمكملة لتلك التجارة.

ويهدف هذا المبحث إلى التعرف على الإجراءات المنظمة والمصاحبة والمكملة للتجارة الدولية في السلع

أولاً: الإجراءات المنظمة للتجارة في السلع:

تتكون الإجراءات المنظمة للتجارة في السلع في إطار حولة أورجواي ١٩٩٠ بلي:

١ - اتفاق الوقاية Safeguard Agreement :

كفلت الاتفاقية لأي عضو يتزايد حجم وارداته من منتج معين - سواء بشكل مطلق أو نسبياً إلى الإنتاج المحلي - على نحو يحق أضرار جسيمة (فعلية أو محتملة) بالصناعة الوطنية، اتخاذ إجراءات وقائية تتمثل في فرض قيود كمية على الواردات لحماية هذه الصناعة، بصورة غير تمييزية، أي لا توجه إلى دولة أو دول معينة تصدر هذا المنتج، وفي هذا ما يميزها عن الإجراءات الوقائية من الإغراق والدعم التي توجه إلى الواردات من الدولة أو الدول التي تدعم صادراتها، أو تمارس الإغراق. كما أن هناك اختلاف يتصل في جواز فرض القيود الكمية ، في حالة إجراءات الوقاية دون غيرها، وقد وضعت الاتفاقية معايير لتحديد درجة الخطورة التي تتطلب فرض قيود كمية على الواردات، كما اشترطت أنه إذا تم اللجوء إلى هذه القيود، يجب ألا يتعدى أثرها تخفيض الواردات إلى أقل من المتوسط السنوي في الثلاثة أعوام الأخيرة المتاح إحصاءاتها ويجوز السماح بزيادة آثارها إلى مستوى أقل من المتوسط المشار إليه، في حالة تقديم المبررات التي توضح أن هذا المستوى من التخفيض يقلبه الضرورة، حتى يمكن منع أو معالجة ضرراً جسيماً.

كما نصت الاتفاقية بإشياء لجنة خاصة بهذا الموضوع في منظمة التجارة العالمية، تكون عضويتها مفتوحة لمن يرغب من الأعضاء، وحددت الصوابط التفصيلية لتطبيق إجراءات الوقاية، والتي تلخص في أن يتقدم العضو المتضرر بمذكرة بكافة الأوراق التي تثبت الضرر تعرض في جلسات للمرافعة، ويتم التوصل في نهاية الجلسات إلى وجوب اتخاذ إجراء وقائي من عدمه، وفي حالة الظروف لمعالجة يتم اتخاذ إجراء وقائي يحدد مقدار الضرر بصمة مبدئية ولفترة لا تزيد عن مائتي يوم. على أن يأخذ في الإجراء الوقائي في هذه الحالة شكل زيادة في التعريف، فإذا تعذر إثبات الضرر بالصناعة المحلية ترد هذه الزيادة في التعريف إلى دافعها.

على أن تطبيق إجراءات الوقاية على نحو غير تحيري قد يحرق الضرر ببعض المصدرين، لذا فقد نص الاتفاق على ضرورة التعاضد بين العضو المصدر والعضو المستورد بحيث يعوض المصدرين عن الآثار السلبية الناجمة من تطبيق إجراءات الوقاية.

وإذا لم يتم الاتفاق في خلال ثلاثين يوماً من المفاوضات، فإن الاتفاقية تعطي المصدرين الحق في وقف التراماقيم تجاه العضو، بما يعادل حجم الضرر المترتب على تطبيق إجراءات الوقاية، شريطة أن يكون استمر في تطبيق الإجراءات لمدة ثلاث سنوات متتالية.

وفقاً للمادة (١٩) من الاتفاقية فإن الفترة الزمنية لتطبيق إجراءات الوقاية يجب ألا تزيد عن أربع سنوات ويجوز مدها بحد أقصى أربع سنوات أخرى في حالة الضرورة القصوى، مع جوار تطبيق إجراء وقائي على منتج سبق إخضاعه لثل هذا الإجراء لمدة تعادل الإجراء السابق كما يجب عدم فرض إجراءات وقائية أخرى قبل عامين على الأقل، إلا إذا كان الإجراء السابق طبق لمدة ١٨٠ يوماً فأقل على واردات المنتج، شريطة مرور سنة على اتخاذ الإجراء الوقائي السابق.

كما يجب ألا يكون قد طبق على نفس المنتج أكثر من مرتين خلال الخمس سنوات السابقة على تاريخ اتخاذ الإجراء. وبصفة عامة فإن أي إجراء وقائي يطبق لمدة تزيد عن عام يجب التخلص منه تدريجياً.

وقد أولت هذه الاتفاقية رعاية خاصة للدول النامية متمثلة في عدم إحارتها تطبيق الحماية على منتج من منتجات تلك الدول، إذا كان إجمالي حصتها من الواردات لا يتجاوز ٣٪ من واردات هذا المنتج، أو كان إجمالي حصة الدول النامية لا يتجاوز ٩٪. كما أعطت تلك الدول الحق في مد فترة تطبيق الإجراءات الوقائية حتى عشر سنوات، بدلا من ثمان سنوات للدول المتقدمة. كما

سمحت لها باتخاذ إعادة تطبيق إجراءات الوقاية على منتج حصص هذه الإجراءات بعد انقضاء نصف مدة التطبيق في المرة السابقة على ألا تقل فترة عدم التطبيق عن ستين.

وبالرغم من هذه المعاملة التي حظيت بها تلك الدول، إلا أن الاتفاقية تجاهلت مصالحها فيما يتعلق بالصادرات التي تمثل أهمية محورية لها مثل المسوجات والمنتجات الزراعية، حيث ظلت هذه النوعية من الصادرات خارج إطار الاتفاقية ومن جهة أخرى، فإنه في تلك الاتفاقية مواد مسن الممكن أن يساء استعمالها وتحويل من استثناءات إلى قواعد^١.

٢ - اتفاقية مكافحة الإغراق Anti Dumping Agreement :

يعرف الإغراق بأنه الحالة التي يكون فيها سعر تصدير السلعة أقل من سعر بيعها في سوق الدولة المنتجة أو المستوردة أو بأقل من تكاليف إنتاجها، مما يؤدي إلى أضرار جسيمة بالصناعة الوطنية القائمة بالدولة المستوردة، أو بحول دون إقامة صناعة معينة بها.

وتمتص الاتفاقية شكلت جنة بمظلة التجارة العالمية فتمت بإجراءات مقاومة الإغراق تتكون من ثلاثين لكافة الدول الأعضاء.

ورفقا لنصوص الاتفاقية، فإن الدول المضرة من حدوث إغراق من قبل دولة أو دول أخرى، عليها تقديم الدليل على ذلك، مع إثبات أن هذا الإغراق يلحق الضرر بصناعة وطنية، ويتم التحقيق من قبل مظلة التجارة العالمية على ألا يزيد فترةها عن عام، يلتزم أطراف النزاع بتقديم أدلة الإثبات أو العي خلال مرحلة التحقيق، وفي حالة إقرار اللحة تعرض الدولة للإغراق، يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة لوقف الأضرار المترتبة على الإغراق، وذلك من خلال فرض تعريفة جمركية تلبي أثر انخفاض السعر وعلى أن يطبق ذلك دون تمييز.

كما وضعت الاتفاقية هامشا للإغراق قدره ٢٪ أو أكثر من سعر التصدير، وإن تكون الكمية المستوردة من دولة معينة ٣٪ أو أكثر من إجمالي الواردات ويجوز للعضو المتضرر من الإغراق اتخاذ إجراءات مؤقتة لوقف الأضرار المترتبة عليه بعد انقضاء ستين يوما من بدء

^١ د. إبراهيم الصوي، مرجع سبق ذكره، ص ٦٦.

التحقيق، وبحيث لا تتجاوز مدتها ستة شهور كما تقضى الاتفاقية بأنه يجب وقف إجراءات مكافحة الإغراق بعد مرور خمس سنوات على فرضها^١.

ولاشك أن قدرة البلدان المتخلفة على تطبيق إجراءات مكافحة الإغراق محدودة، بالنظر إلى ما يتطلبه إثبات الإغراق والأضرار المترتبة عليه من توافر إمكانيات مادية وفية كما أن الواقع الفعلي وما جرت عليه الممارسات الفعلية للدول المتقدمة، أثبت أنها تستخدم نصوص مكافحة الإغراق لأغراض حمائية، وتسوق في هذا المقام موضوع صفقة القمصان المصرية للولايات المتحدة الأمريكية التي طبقت ضدها إجراءات مكافحة الإغراق^٢.

٣ - الدعم والرسوم التعويضية : *Subsidies & Countervailing Duties*

يعرف الدعم في إطار الاتفاقية بأنه "مساهمة مالية من الحكومة أو هيئة عامة لمساعدة أو منشآت اقتصادية، وقد تكون بالمنح أو العطاء، أو بالتخلي عن الاقتضاء".

وقد ميزت الاتفاقية بين ثلاثة أنواع من الدعم وفقاً للدرجة مشروعيته وطرق مواجهتها:

أ - دعم محظور *Prohibited Subsidies* وهو يشمل الدعم المتعلق بالتجارة في مجال التصدير، أو دعم المنتجات اأغلبية لإعطائها ميزة سعرية على بديلاتها المستوردة، أو الدعم الموجه إلى سلعة، صناعة، قطاع معين. وفي حالة الضرر من هذا النوع من الدعم، وتبين لمظمة التجارة العالمية أن هذا الدعم قائم عليها التزمصة سرعة إلغاؤه، في حالة عدم الاستجابة لذلك يصرح للعضو المتضرر باتخاذ إجراءات مضادة لهذا الدعم.

ب - دعم مسموح به *Non Actionable Subsidies*

وهو لا يستوجب اتخاذ أية إجراءات، أو إقامة دعوى ضده إذا لم يؤدي إلى إلحاق الضرر بمصالح الدول الأعضاء بمظمة التجارة العالمية. ويمثل في الدعم العام، أي غير المخصص لسلعة أو

^١ منظمة العمل العربية، انعكاسات اتفاقية الجات على القطاعات الاقتصادية في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص ٧١ - ٧٤.

^٢ لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع انظر زيب إبراهيم، أمريكا تعاقب القمصان المصرية، الأهرام الاقتصادي، ٩١/٣/٢٩، ص ٣١ - ٣٩.

صناعة معينة، والدعم المقدم للأبحاث الصناعية عما لا يتجاوز ٧٥٪ من تكاليفها و ٥٠٪ من تكلفة التطوير ويدخل في نطاق الدعم المسموح الدعم المقدم للمناطق ذات الدخل المنخفض بشروط ألا يتجاوز متوسط الدخل في هذا الإقليم ٨٥٪ من متوسط الدخل في تلك الدولة، وأن يكون معدل البطالة بها أعلى من معدلها على المستوى القومي بنسبة ١٠٪ على الأقل بالإضافة إلى الدعم الممنوح للمشروعات لتمكينها من تكيف تجهيزاتها مع المطالبات البيئية التي يفرضها القانون، وبما لا يتجاوز ٢٠٪ من تكاليف التعديل، وأن تكون متاحة لكافة المشروعات التي تحتاج إليها وبشرط على ألا يترتب عليها تحقيق وفورات في تكاليف التصنيع^١

ج - دعم يستوجب إقامة الدعوى Actionable Subsidies :

وهو الدعم الذي يترتب عليه الإضرار بالصناعة المحلية للعضو الآخر من خلال إبطال مفعول المزايا المباشرة أو غير المباشرة للتاتارات المتبادلة المقدمة في إطار الاتفاقية. ويعتبر الدعم خطيراً إذا كان إجمالي قيمة الدعم لأحد المنتجات يتجاوز ٥٪ من قيمة المنتج، أو الدعم الذي يخصص لتغطية خسائر التشغيل، أو الدعم المتمثل في صورة إعفاء المشروع من ديون مستحقة عليه.

وفي حالة إثبات قيام عضو بتقديم دعوى ضارة ويترتب عليه إلغاء بعض المكاسب المترتبة على تحرير التجارة الدولية في إطار اتفاقية الحات، أو الحد من صادرات الأعضاء أو تخفيض كبير في الأسعار، فإن ذلك يحفز للعضو المتضرر فرض الرسوم التعويضية التي ترفع سعر السلعة إلى المستوى السائد وما لا يحو الأثر المترتب على الدعم.

وفي جميع الأحوال يجب إلغاء هذه الرسوم خلال خمس سنوات من فرضها، ويجوز مدها إذا ثبت التحقيق أن إلغاء الرسوم سيؤدي إلى استمرار الضرر.

وبموجب هذه الاتفاقية تنشأ لجنة للدعم في إطار منظمة التجارة العالمية تتكون من ممثلين لكل الأعضاء كما ينص هذه اللجنة فريقاً دائماً للخبراء يتكون من خمسة خبراء في مجال الدعم والعلاقات التجارية الدولية.

^١ أسامة الجنوب، مرجع سبق ذكره، ص ١٨٤-١٨٥.

وقد استثنى الاتفاق الدول النامية من تطبيق بعض القواعد المتعلقة بالدعم، اعترافاً بأهميتها في مرحلة التنمية الاقتصادية، وذلك على النحو الآتي:

أ - دعم الصادرات:

إعفاء الدول الأقل نمواً (LDCs) وفقاً للتصنيف الذي وضعته الأمم المتحدة من الحظر المفروض على دعم الصادرات، وكذلك الدول النامية التي يقل فيها متوسط دخل الفرد عن ألف دولار أمريكي سنوياً. وهي دول محددة في الملحق رقم (٥) من اتفاقية الدعم وتشمل، بوليفيا - وبنين وبنما وباكستان والدومينيكان وريجيوني وسان مارينو وسانت لوسيا وسانت فينسنت والجرينادين والكاميرون وكوت ديفوار والكونغو وكينيا والمغرب ونيجيريا ونيكاراغوا والهند ومصر - أما باقي الدول النامية فيتم إعفاؤها من الحظر المفروض على دعم الصادرات لمدة ثمان سنوات من تاريخ هذا اتفاقية منظمة التجارة العالمية، وقد حظيت الدول التي تمر بمرحلة التحول من التخطيط المركزي إلى اقتصاد السوق بنفس الإعفاء ولكن لمدة سبع سنوات فقط.

وقد أجازت الاتفاقية للدول النامية ودول التحول مد هذه الفترة بشرط قبول طلبها بعدها، أما في حالة رفضه فإنه يتعين إلغاء دعم الصادرات خلال عامين من نهاية فترة استأذنه من الحظر.

ويتعين على الدول النامية والدول التي تمر بمرحلة التحول، محاولة إلغاء الدعم في اقصر فترة ممكنة، وبطرق نفس الوضع على الدول التي يقل فيها متوسط دخل الفرد عن ألف دولار أمريكي في السنة حال بلوغ دخل الفرد فيها هذا المستوى

أما في حالة اكتساب الدولة النامية لقدرة تنافسية في منتج معين¹، يتم إلغاء دعم صادرات هذا المنتج خلال عامين من بلوغ القدرة التنافسية، تمتد إلى ثمان سنوات في حالة الدول النامية ذات الدخل المنخفض².

¹ تقاس بوصول الدول النامية في التجارة الدولية هذا المنتج إلى ٢٥، ٣٪ لعامين متتاليين.

² GATT, The Results of The Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiations: the legal texts, Op.Cit., P.314.

ب - الدعم المرتبط بتخليد برامج الخصوصية:

يستثنى من الحظر، الدعم الذي تقدمه الدول النامية في شكل إعفاء الوحدات الاقتصادية من ديونها، أو تعمل الدولة للتكاليف الاجتماعية لبعض المشروعات، وذلك في إطار تطبيق برامج الخصوصية.

ج - الدعم الممكن التجاوز عه:

يمكن للدول النامية تقديم الدعم دون أن يفرض على صادقاتها رسوم مساوية، وذلك إذا لم يعتمد إجمالي الدعم الذي تقدمه ٢٪ من إجمالي قيمة المنتج، أو إذا كان حجم الواردات المدعومة لا يتجاوز ٤٪ من إجمالي واردات المنتج المماثل في الدولة المستوردة. كما يجب ألا تتجاوز الواردات الإجمالية من الدول النامية من هذا المنتج ٩٪ من إجمالي واردات المنتج. وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية الدعم، لا تصرف إلى الدعم الموجه للسلع الزراعية، كما أن هذه الاتفاقية تفتح الأبواب للدول المتقدمة لاتباع أساليب حماية.

ثانيا : الإجراءات المصاحبة للتجارة الدولية في السلع:

وتتضمن تلك الإجراءات ما يلي:

١ - اتفاقية القيود الفنية للتجارة: (TBT) Technical Barriers to Trade

تعتبر المعايير الفنية للسلع ومواصفاتها القياسية أحد القيود غير الجمركية المفروضة على التجارة الدولية، وقد استخدمتها العديد من الدول بطريقة متشددة للحد من وارداتها. وقد طرح هذا الموضوع في حولة طوكيو بهدف تخفيض تلك المعايير، ووضع أسس دولية لها. وقد تم الاتفاق على توحيد المعايير الفنية بين الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، بما يحول دون استخدامها كعائق يعرقل التجارة الدولية وذلك دون الإخلال بحق كل دولة في وضع معايير واقعية لتحسين جودة صادقاتها والحفاظة على صحة الكائنات الحية بها.

وقد ألزم الاتفاق أجيحة الحكم بإعداد نظم المعايير الفنية واعتمادها وتطبيقها على المستوى المركزي أو الأعلى أو حتى الهيئات غير الحكومية، كما أوجب ضرورة مراعاة أن تعامل الأنظمة الفنية للمنتجات المستوردة من عضو آخر معاملة لا تقل عن تلك الممنوحة للمنتجات الوطنية المماثلة، أو من أي مشأ آخر. وفي هذا تطبق مبدأ المعاملة الوطنية وعدم التمييز وشرط الدولة الأولى بالرعاية في آن واحد.

وقد بسطت الاتفاقية نطاقها ليشمل المواصفات الخاصة بطرق الإنتاج بعد أن كان مقصوراً على المنتجات، وهذا نجد أن الاتفاقية لم تكن مجرد جودة المنتج، بل انتقلت لبحث جودة المنتج، وهذه القطة في غير صالح الدول المتخلفة، فقد تتمكن إحدى الدول من إنتاج منتج مطابق لمواصفات الجودة الموصوعة عالمياً، ألا إنها لا تتمكن من إنتاجه بتكنولوجيا أو من خلال اتباع أساليب فنية مطابقة للمواصفات التي تضعها الدول المتقدمة بدعوى المحافظة على البيئة. كما يلاحظ أن الدول المتقدمة هي التي تضع المواصفات القياسية، وهي التي تمنح شهادات صلاحية المنتج والمنتج، وهذا أمر مكلف للدول المتخلفة، فضلاً عن كونه يحجب لها^١. ولا يقلل من ذلك ما يردد من إن الدول النامية حظيت بمعاملة مميزة في إطار هذه الاتفاقية حيث تنص الاتفاقية على أهمية وضع الأعضاء في الاعتبار الاحتياجات المالية والإعانة للدول النامية، وضمن أن تشكل الأنظمة الفنية عقبات أمام صادرات تلك الدول حيث أنها لن تتمكن من الأخذ بالمعايير الدولية في أنظمتها الفنية مع ضمان تيسر مشاركتها في الهيئات الدولية للتوحيد القياسي.

وهذه الصياغة لا تتضمن معاملة تمييزية بالمعنى المفهوم، ولكنها تحت الدول المتقدمة على وضع الاحتياجات الإقتصادية لتلك الدول في الاعتبار، وهي من قبيل الكلام المرسل والمبهم، ولا يشكل أساساً قانونياً لإعفاء الدول المتخلفة من جل أو كل التزاماتها في نطاق هذه الاتفاقية^٢.

٢ - اتفاقية التقييم الجمركي: *Customs Valuation Multilateral Agreement*

عقد في إطار جولة طوكيو اتفاقاً جماعياً للتقييم الجمركي، أي ملزماً فقط للدول المنظمة إليه. وقد يتحول إلى اتفاقية متعددة الأطراف Multilateral بعد توسيع نطاقه، وتنظم الاتفاقية إجراءات التقييم الجمركي للبضائع المستوردة، وذلك لضمان حماية رجال الأعمال من المتاعب التي

^١ قانون ج. إبراهيم العيسوي، مرجع سبق ذكره، ص ٧١.

^٢ أسامة المجدوب، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٦.

تسببها الجمارك حتى لا يؤثر ذلك على تدفق التجارة من جهة، وتحويل دون استخدام قواعد التقييم الجمركي لتهرب من أداء الرسوم الجمركية من جهة أخرى.

وعموماً تتم عملية تقييم قيمة السلع المستوردة لغرض فرض الضريبة الجمركية، وفقاً للقيمة التعاقدية أو الثمن المدفوع أو المستحق عن السلع المستوردة، وفي حالة عدم اطمئنان جهة الإدارة إلى الأسعار المقدمة من المستورد لا يجوز لها أن تلجأ إلى التقدير الجرائي، بل عليها تقييم السلع على أساس قيمة التعاقد على سلع مطابقة (على نفس المستوى التجاري ونفس الكميات) مصدرية إلى نفس الدولة في نفس الوقت الذي صدرت فيه السلع محل التقييم، فإذا تعدت قيم السلع المطابقة بأقل القيم^١. وقد منحت الاتفاقية الحق للإدارة الجمركية حق طلب معلومات إضافية من المستوردين لإثبات القيم الفعلية للسلع المستوردة، على أن توضح كتابة الأسباب التي تدعو لطلبها مبررة من المعلومات، كما يجب عليها توضيح الأسباب التي استندت إليها في تقدير الجمارك، وذلك تحقيقاً للشفافية في إجراءات التقييم الجمركي.

وقد تضمنت الاتفاقية معاملة تمييزية للدول الرامية التي لم تكن طرفاً في اتفاقية الجمارك بحولة طوكيو، إذ استثيت من تطبيق هذه الاتفاقية لمدة خمس سنوات من تاريخ قيام منظمة التجارة العالمية

٣ - اتفاقية تراخيص الاستيراد *Import Licensing Agreement* :

تعتبر هذه الاتفاقية - كما سبقها - من الموضوعات التي نوقشت في جولة طوكيو، وفي إطار جولة أورجواي تم مناقشتها مرة أخرى لوضع اتفاقية تكفل عدم استخدامها بطريقة تمييزية أو للحد من حرية التجارة، وتخفيض إجراءاتها، وتحقيق الشفافية في تلك الإجراءات.

وتلزم الاتفاقية الأعضاء بسرعة البت في الطلبات المقدمة للحصول على تراخيص الاستيراد وأن تكون مدة الترخيص كافية للقيام بعمليات الاستيراد، كما نصت الاتفاقية على ضرورة نشر التعديلات التي تدخلها على إجراءات رخص الاستيراد قبل تنفيذها بفترة كافية قدرها ٢١ يوماً على الأقل.

^١ نفس المصدر سالف الذكر مباشرة، ص ٢٠٢ - ٢٠٣

٤ - اتفاقية قواعد المنشأ: *Rules of Origin Agreement*

تمثل قواعد المنشأ في مجموعة التشريعات المنبثقة في دولة معينة لتحديد منشأ السلعة، ويعتصم الاتفاقية فقد شكلت لجنة مهمتها تنسيق قواعد المنشأ أو توحيدها وقد تضمنت الاتفاقية قواعد المنشأ التي تطبق في جميع حالات التجارة الخارجية، مثل معاملة الدول الأولى بالرعاية، إحصاءات مكافحة الإغراق، والقيود التمييزية ماعدا الحالات التي تخص عمليات التجارة الخارجية فيها إلى أنظمة تفصيلية، كالنظام العام للعضيات واتفاقية لومي^١.

وأهم ما توصلت إليه الاتفاقية:

- أ - عدم التفرقة بين السلع الوطنية والسلع المنتجة في الدول الأخرى في تطبيق أنظمة قواعد المنشأ.
- ب - يتم البت في طلبات المستوردين والمصدرين في هذا الخصوص خلال مائة وخمسين يوماً من تاريخ تقديم الطلب وبظل نافذ المفعول لمدة ثلاثة سنوات.
- ج - وبالرغم من أن قواعد المنشأ ليس لها أهمية كبيرة في إطار الجات التي تنبى فكرة عدم التعبير في المعاملة بين مصدري السلعة الواحدة ولكن تكتسب هذه القواعد أهميتها الآن من مصدرين:
 - i. ما تقوم به الشركات متعددة الجنسية من عولمة إنتاجها من خلال تقسيم العملية الإنتاجية على عدة دول ، الأمر الذي قد تبحر معه في الإفلات من تطبيق قواعد مكافحة الإغراق.
 - ii. أن اتفاقية قواعد المنشأ زادت أهميتها بالنظر إلى انتشار التكتلات التي تخص أعضاءها ببعض المزايا.
 - iii وجود ترتيبات تؤمن معاملة تفضيلية لبعض الدول، كما في النظام العام للعضيات ويشكك البعض في جدوى هذه الاتفاقية في تحرير التجارة حيث لا تضمن قواعد المنشأ

^١ ليل اللادقي، الجوانب المتعلقة بشهادة المنشأ في إطار اتفاقية الجات، ورقة عمل مقدمة إلى اجتماع الخبراء العرب لدراسة آثار اتفاقية الجات على الاقتصاديات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، ٤ - ٧ يوليو ١٩٩٤، ص ١.

الممول بما ضمن ترتيبات تجارية تنطوي على تعديلات خاصة بحسب منشأ السلع، وهو ما يؤدي إلى استمرار الرعة الحماية اللازمة عن تطبيق هذه القواعد في التكتلات الإقليمية¹

هـ اتفاقية الفحص قبل الشحن Preshipment Inspection Agreement

يقصد بالفحص قبل الشحن تفويض شركات متخصصة لمراجعة مواصفات السلع قبل شحنها-أي تتم في الدولة المصدرة- من حيث سعرها، وكمياتها، ونوعية وجودة السلع. وتصفها الجمركي والشروط المالية لعقود الاستيراد أو أسعار الصرف 100٪، لمع الاحتيال التجاري أو التهريب الجمركي. حيث كثيراً ما يعتمد البعض إلى تقييم السلع بأكثر من سعرها بهدف قريب رؤوس الأموال أو بأقل من سعرها كأسلوب لخفض الضريبة الجمركية.

وعادة ما تلجأ الدول المتخللة إلى اتباع أسلوب الفحص قبل الشحن حماية لمصالحها المالية، خصوصاً وأن هذه المجالات تحتاج إلى خبرات متخصصة تفقدها هذه الدول إلا أن الفحص قبل الشحن يعتبر من الإجراءات غير المرغوب فيها من قبل الدول المتقدمة، خصوصاً الولايات المتحدة. وذلك بدعوى إعاقته للتصدير، كما أنه لا يوجد ما يضمن عدم إفشاء المعلومات التجارية السرية التي تحصل عليها شركات الفحص.

وقد تم التوصل إلى اتفاقية في هذا المجال في إطار حولة أوروحي. توضح التزامات كل من المصدرين والمستوردين بما يكفل أداء عمليات الفحص قبل الشحن بشكل يكمل المساواة وعدم التمييز بين المصدرين في إطار الشفافية، وعلى النحو المتفق عليه بين المصدرين والمستوردين. أو على النحو الذي تحدده القواعد الدولية، وتتمثل التزامات الأعضاء في إطار هذه الاتفاقية فيما يلي:

أ - يجب أن تتم عملية الفحص قبل الشحن على نحو يضمن تحقيق الشفافية وبطريقة غير تمييزية وذلك بأن تقدم شركات الفحص للمصدرين قائمة تتضمن كافة الخطوات المطلوبة لإتمام إجراءات المعايير.

ب - وكذلك نشر كافة التشريعات المتعلقة بأنشطة الفحص.

ج - إن يضمن سرية المعلومات التي تحصل عليها شركات الفحص قبل الشحن.

د - تجنب التأخير غير المقبول مما يعيق إتمام عمليات التصدير.

¹ Evans & Wakh, OP.Cit., P.P.56-57.

هم وضع نظام محدد يكمل التأكد من صحة الأسعار بما يمنع رباذقا أو تخفيضها في الفاتورة معاً للاحتيال التجاري والنهرب الجمركي كما أن الاتفاقية أجارت لشركات الفحص قبل الشحن رفض التمس التعاقد في حالة اختلال السلعة اختلافاً كبيراً عن مثيلتها في الدولة المصدرة لها فقط.

و - تطبيق التشريعات المتعلقة بأنشطة الفحص على جميع المستوردين دون تمييز مع نشر كافة هذه التشريعات وتعديلاتها بما يحقق الشفافية.

ز - تقديم المعرفة الفنية التي تمكن من تنفيذ عمليات الفحص قبل الشحن وفقاً لما يتم الاتفاق عليه بين المصالح والمستوردين.

وعندما نظمت الاتفاقية أسلوب تسوية المنازعات التي تنشأ في هذا الخصوص من خلال هيئة مستقلة مشكلة من شركات الفحص قبل الشحن والمصدرين، والتي تتولى تشكيل لجنة ثلاثية لفحص الدواعي يكون قرارها ملزماً.

ثالثاً: الاتفاقيات المكاملة للتجارة في السلع:-

وتشمل هذه الاتفاقيات ما يلي:

١ - اتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة:

Trade Related Investment Measures Agreement:

بصفة عامة يوجد نوعين من تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة

النوع الأول: يتمثل في الشروط المفروضة على الاستثمارات الأجنبية التي ترغب في إقامة المشروعات في دولة معينة مثل اشتراطات المكون المحلي - نقل التكنولوجيا... الخ.

والنوع الثاني: يتمثل في الحوافز التي تقدم لجذب الاستثمارات الأجنبية أو تخفيضها على الاستثمار في قطاع أو صناعة معينة مثل الدعم والحوافز الضريبية... الخ.

وقد قصرت الاتفاقية تعريفها لتدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة على النوع الأول، وغضت الطرف عن النوع الثاني، وهكذا تكون الاتفاقية متحيزة للدول المتقدمة ابتداءً من تعريفها لتلك التدابير.

ذلك أن النوع الأول تستعده الدول المتخلفة، ويحتر ضرورة من ضرورات السمية بها.

كما انه يساعدنا في مواجهة ممارسات الشركات متعددة الجنسية المقيدة للأعمال Restrictive Business Practices وما يترتب عليها من آثار.

بيما النوع الثاني من هذه التدابير المتعلق بموافز الاستثمار فتمارسه عادة الدول المتقدمة، كما أن ممارسة الدول المتخلفة له يحقق مصالح الشركات متعددة الجنسية المتركة في الدول المتقدمة

والخليفة أن هذه الاتفاقية كانت مثار خلاف أثناء مفاوضات جولة أورجواي بين الدول المتقدمة والدول المتخلفة، فالأولى ترى أن الشروط المفروضة على الاستثمار شكلا من أشكال الحماية، كما تشوه التجارة الدولية وتحد من نموها، بالإضافة إلى تشجيعها الإنتاج غير الكفء، فضلا عن كونها تحول دون تدفق الاستثمارات الأجنبية، وبالتالي يجب إدراجها في إطار اتفاقية الحيات، بيما تذهب الدول المتخلفة إلى أن هذه التدابير من ضرورات السمية، وبالتالي يجب دراستها حالة بحالة (Case by Case) بحيث ينصب الاهتمام على التدابير المعوقة للتجارة دون غيرها.

كما أننا نرى أن تطبيق مبدأ عدم التمييز يفقدها المرونة اللازمة لاختيار الفصل مصادر الاستثمار. وبالتالي يتم اختيار مصادر الاستثمار الأحصي من خلال المراتبات، بالإضافة إلى أن تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية يسوى بين الاستثمارات الوطنية والأجنبية مما قد يؤدي إلى زيادة الاستثمارات الأجنبية على حساب الاستثمارات الوطنية

كما أن إدراج تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة في إطار الحيات يثير الريبة في نفوس الدول المتخلفة، حيث يمكن -إعمالا لمبدأ الثأرية (Retaliation) - اتخاذ إجراءات تجارية ضد السلع في مواجهة القيود المفروضة على الاستثمار، كما أن تلك الدول تعتبر أن هناك قصايا أهم من تلك التدابير ولم تعبرها الحيات اهتمامها مثل أسواق رأس المال وأنشطة الشركات متعددة الجنسية، وممارساتها المقيدة للأعمال، فضلا عن انه لا يوجد أدلة مقنعة على أن الاشتراطات المفروضة على أداء الاستثمار الأجنبي لها آثار هامة على التجارة الدولية^١.

^١ د. فادية محمد احمد عبد السلام، انعكاسات تطورات اتفاقية الحيات على تدفقات الاستثمار في مصر، منشور لى معهد التخطيط القومي، المنشورات العالمية (الحيات وأوروبا الموحدة) وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية (دراسة حالة مصر، مرجع سبق ذكره، ص ١١٤-١١٥).

ومع ذلك ونتيجة لاحتلال التوازن بين الدول المتخلعة والمتقدمة فقد جاءت هذه الاتفاقية معبرة عن هذا الاختلال، وبما يتسق مع النظام العام الحاكم للاتفاقية. وعموما حظرت الاتفاقية بعض الشروط المفروضة على المستثمر الأجنبي وذلك وفقا للتفصيل التالي.

أ - شروط محظورة لتعارضها مع مبدأ المعاملة القومية:

١. متطلبات المكون المحلي:

ويصرف مفهومها إلى إلزام المستثمر بشراء أو استخدام منتجات محلية بنسبة أو مقادير معينة، أو إلزامه بنسبة معينة للمكون المحلي في منتجات المشروع، وذلك بهدف الحد من تدفقات النقد الأجنبي للخارج، وتقليل أثر السياسات التي تتبعها الشركات متعددة الجنسية والمتمثلة في التسعير التحويلي والتمييز في الأثمان للقضاء على الإنتاج المحلي، وقد اعتبرت الاتفاقية هذا الشرط مجالي لمبدأ المعاملة الوطنية .

ب - شروط محظورة لكونها تمثل قيودا كمية:-

I - شرط التوازن التجاري:

إلزام المستثمر بأن تكون وارداته في حدود كمية أو قيمة معينة مرتبطة بقيمة أو كمية صادراته. وذلك بهدف الحد من تدفقات النقد الأجنبي للخارج.

II - شرط توازن العملات الأجنبية:

إلزام المستثمر بأن تكون وارداته نسبة من حصيلة صادراته بالنقد الأجنبي وذلك بهدف المحافظة على رصيد الدولة من العملات الأجنبية.

III - شرط حدود التصدير:

ويتمثل هذا الشرط في إلزام المستثمر الأجنبي بأن يصدر نسبة معينة من إجمالي إنتاجه، وذلك بغية مواجهة التقسيم لدولي للعمل الذي تقوم به الشركات الأجنبية والحد من عمليات الإغراق التي يمكن أن تقوم بها الشركات متعددة الجنسية من خلال فروعها بالدول المضيفة.

وقد حظرت الاتفاقية الثلاث شروط لكونها تقوم على أساس فرض قيود كمية الأمر الذي يتعارض مع أحكام المادة (١١) من اتفاقية الحات.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة (٥) من اتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة تقضى بإمهال الدول المتقدمة لمدة عامين من تاريخ قيام المنظمة لإلغاء التدابير التي حظرتها، بينما تمتد هذه المدة إلى خمس سنوات بالنسبة للدول النامية، وتصل إلى سبع سنوات للدول الأقل نمواً.

٢ - اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية:

Trade Related Intellectual Property Rights (TRIPs) Agreement:

يقصد بالملكية الفكرية حقوق المؤلف عن أعماله الفنية والأدبية والإبداعية وتتمثل في حقوق الطبع وما في حكمها وحقوق الملكية الصناعية من براءات الاختراع والتصميمات الصناعية وتصميمات الدوائر المتكاملة والعلاقات التجارية، والعلاقات الجغرافية للسلع، والأسرار الصناعية. وتغل هذه الاتفاقية إحدى المجالات التي أقيمت في اتفاقية الجات خلال دورة أورجواي، بل أنها من أكثر المجالات إثارة للخلاف بين الدول المتقدمة والمتخلفة، حيث امتد التفاوض بشأنها خلال جولتي طوكيو وأورجواي التي انتهت بالتوصل إلى هذه الاتفاقية.

ولعل الغريب في الأمر، أن موضوع الملكية الفكرية لا يحتاج إلى تنظيم جديد بل هناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي تكفل تنظيمه، بل توجد منظمة دولية للملكية الفكرية، فعلى صعيد الاتفاقيات الدولية نجد أن هناك اتفاقية باريس عام ١٨٨٣ لحماية الملكية الصناعية وتضم نحو ١٢٠ دولة، واتفاقية برن عام ١٨٨٦ لحماية المصنفات الأدبية والفنية^١ وتضم في عضويتها ١٠٥ دولة، ومع تزايد الاتفاقيات الدولية أنشئت منظمة عالمية للملكية الفكرية World Intellectual Property Organization عام ١٩٦٧، وهدفها دعم وحماية الملكية الفكرية في جميع أنحاء العالم من خلال التعاون بين الدول، ثم أصبحت إحدى الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة اعتباراً من ١٩٧٤، وتدير "الويبو" ٣٢ اتحاداً لاتفاقيات متعددة الأطراف في هذا المجال^٢.

ألا أنه يبدو أن هذه الاتفاقيات لم تراعى مصالح الدول المتخلفة الأمر الذي دفعها إلى أن تقدم منذ أكثر من خمسة عشر عاماً إلى "الويبو" والائتقاد لتعديل بعض مواد اتفاقية باريس لتتماشى مع متطلبات تطورها التكنولوجي والصناعي، إلا أن الدول الصناعية لم توافق على إجراء

^١ د. سهر حسن عبد لعال، اتفاقية التجارة المرتبطة بحقوق الملكية الفكرية وصناعة الدواء المصرية، المجلة العلمية

للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة جامعة عين شمس، القاهرة، يناير ١٩٩٧، ص ١١٩.

^٢ محمد دغش، الجات والملكية الفكرية - الأهرام الاقتصادي - عدد ١٣٠٧ تاريخ ١٩٩٤/١/٢١، ص ٣٠ - ٣٢.

هذه التعديلات، إلا أن الدول الصناعية بصمة عامة والولايات المتحدة بصفة خاصة تزايدت معاناتها من التجارة الدولية في السلع المقلدة منذ الستينات، ومن هنا حاولت إعادة تنظيم موضوع الملكية الفكرية على نحو يحقق مصالحها، وقد طرح الموضوع للنقاش في إطار جولة طوكيو (٧٣ - ٧٩)، وقد استكمل في جولة أورجواي التي انتهت إلى اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية^١.

وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة قد عاشت على المحركات التكنولوجية لأوروبا، وكذا اليابان استغلت التكنولوجيا الأمريكية والأوروبية ولم تثر قضية حقوق الملكية الفكرية، وبدأت في آثارها بعدما انتهى اعتمادها على التكنولوجيا الأوروبية، كما يلاحظ معظم براءات الاختراع المسجلة في الدول المتخلفة تستغلها الشركات متعددة الجنسيات.

وأهم ملامح الاتفاقية استنادها إلى اتفاقي برن وباريس صالقي الذكر، وروما لحماية حقوق المؤدين ومنحى التسجيلات الصوتية، بالإضافة إلى معاهدة الملكية الفكرية للدوائر المتكاملة. وعموماً نص الاتفاقية على تطبيق مبادئ الخات على كافة حقوق الملكية الفكرية خصوصاً مبادئ الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة القومية.

وتستهدف الاتفاقية تشجيع روح الابتكار التكنولوجي ونقل التكنولوجيا وانتشارها، وهذا الهدف مخالف للمبررات التي صيقت لتبرير صحتها للحات، حيث برر ذلك بصلبة الملكية الفكرية بالتجارة بل على العكس من ذلك قد يكون صلتها بالتجارة أنها تحد من نمو التجارة الدولية من خلال زيادة تكلفة حقوق الملكية الفكرية.

وتتعهد الدول الأعضاء في منظمة التجارة بتضمين إجراءات حماية الملكية الفكرية في تشريعاتها الوطنية، وتطبيق العقوبات الجزائية التي تكفل ردع انتهاك هذه الحقوق ووضع إجراءات فعلية - إدارية وقضائية وجنائية وجرمية - تنظم حصول صاحب الحق على حقوقه، مع ضمان عدم إساءة استخدامها على نحو يضر عقبات إمام التجارة المشروعة.

وتنص الاتفاقية على حماية حقوق المؤلف والحقوق المرتبطة بالأعمال الفوتوغرافية والفنون التطبيقية وبرامج الحاسب، طوال حياة صاحبها ولمدة خمسين عاماً بعد وفاته. بينما تكفل الاتفاقية

^١ د. سلوى محمد مرسى، اتفاقية الحات أثرها على تدفقات التجارة في الخدمات والثر ذلك على الاقتصاد المصري، معهد التخطيط القومي، المستجدات المالية الحات وأوروبا الموحدة) وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعملالة والتجارة السلعية والخدمية، دراسة حالة مصر، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٠ - ١٠٢.

حماية حقوق التسجيلات الصوتية للمؤدين لمدة خمسين عاما من نهاية السنة التي تم فيها التسجيل أو الأداء. في حين تقتصر مدة الحماية للهيئات الإذاعية على عشرين عاما فقط من نهاية سنة بث المصنف كما كملت حماية براءات الاختراع لنفس المدة، في حين قصرت مدة حماية العلامات التجارية إلى سبع سنوات فقط قابلة للتجديد، وحددت بدء سريان التزامات الأعضاء بعد مرور سنة من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية، أما الدول النامية فبدأ التزامها بتطبيق هذه الاتفاقية بعد مرور خمس سنوات تزداد إلى عشر سنوات في بعض براءات الاختراع كالاختراعات الكيميائية الخاصة بالأغذية والعقاقير الطبية والمركبات الصيدلانية أما الدول الأقل نمواً فبدأ التزامها بعد عشر سنوات. كما نصت الاتفاقية على حق الدول النامية في تطبيق نظام الترخيص الإجباري لحل تعسف صاحب براءة الاختراع في استخدام حقوقه. كما ألزمت الدول المتقدمة بتقديم المساعدات المالية والفنية للدول النامية في مجالات إعداد التشريعات وإنشاء الأجهزة وتدعيمها بالكوادر اللازمة للوفاء بالتزاماتها في إطار الاتفاقية وذلك حال طلبها يتم تسوية المنازعات المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية وفقا لنظام منظمة التجارة العالمية، أي من خلال المشاورات ثم المصالحة، أو التحكيم.

إلى ها والاتفاق لا يحمل في طياته للدول المتخلفة سوى مزيد من تكاليف براءات الاختراعات، وسد السبل أمام حصولها على التكنولوجيا الحديثة، الأمر الذي قد يؤدي إلى تعزيز الاحتكارات القائمة في إنتاج السلع، وبالتالي يحد من التجارة الدولية في السلع أو على الأقل يحد من نموها.

الخلاصة:

تتكون الإجراءات الخاصة بالتجارة الدولية في السلع مما يلي:

أولاً: إجراءات منظمة للتجارة في السلع وتنظم:

- ١ - اتفاق الوقاية. يقصد بها فرض قيود كمية على الواردات لحماية الصناعة المحلية.
- ٢ - اتفاق مكافحة الإغراق في حالة لبوت تعرض دولة للإغراق، يتم لفرض تعريف جمركية تلغى الر الخفاض السعر.
- ٣ - الرسوم التعريفية: وتتكون من ثلاثة أنواع:
- أ - دعم محظور هو دعم الصادرات أو المنتجات المحلية لضمان من منافسة البديل المستورد.
- ب - دعم مسموح: ويتمثل في الدعم غير المحصص لسلعة معينة ودعم البحوث الصناعية ودعم المناطق ذات الدخل المنخفض.

ج - دعم يستوجب إقامة دعوى وهو الدعم الذي يسبب أضرار بالصناعة المحلية لطرف آخر من أطراف الاتفاقية.

ثانياً : الإجراءات المصاحبة للتجارة وتشمل:

١ - اتفاق القواعد الفنية:

اتفق على توحيد المعايير الفنية بين الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية بشكل يجمع استخدامها كمعاق للتجارة الدولية.

٢ - اتفاق التقييم الجمركي: وهو ينظم إجراءات التقييم الجمركي للسلع المستوردة حتى لا يتخذ من التجارة الدولية.

٣ - اتفاق تراخيص الاستيراد: تلزم أطراف الاتفاقية بسرعة البت في الطلبات المقدمة للحصول على تراخيص الاستيراد.

٤ - اتفاق قواعد المنشأ: نظم الاتفاق قواعد المنشأ التي تطبق في جميع حالات التجارة الخارجية.

٥ - اتفاق الفحص قبل الشحن: وضع الاتفاق التزامات على المصدرين والمستوردين بما يكفل أداء عمليات الفحص قبل الشحن بشكل يكفل المساواة وعدم التمييز بين المصدرين.

ثالثاً : الاتفاقيات المكملة للتجارة في السلع.

وينطوي تحنها الاتفاقيات الآتية.

١ - اتفاقية تدابير الاستثمار المتعلقة بالتجارة:

ركزت الاتفاقية على تدابير الاستثمار المفروضة على الاستثمارات الأجنبية التي ترغب في إقامة المشروعات في دولة معينة مثل اشتراطات المكون المحلي وقد حظرت الاتفاقية شرط المكون المحلي لتعارضه مع مبدأ المعاملة الوطنية، وكن من شرط التوازن التجاري وتوازن العملات الأجنبية وحدود التصدير لكونها تمثل قيوداً كمية

٢ - اتفاقية التجارة المتعلقة بحقوق الملكية الفكرية

ويقضى بتعهد الدول الأعضاء في منظمة التجارة بتضمين إجراءات حماية الملكية الفكرية في تشريعاتها الوطنية، ووضع إجراءات كفيلة بحصول صاحب الحق على حقوقه.

بعد أن عرضنا القواعد المتعلقة بتحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية والصناعية والإحوايات الخاصة بتلك التجارة في إطار جولة أوروغواي، ينبغي أن نتعرف على القواعد المتعلقة بتحرير التجارة الدولية في الخدمات، وهذا موضوع الفصل التالي.

الفصل الثالث

تحرير التجارة الدولية في الخدمات في إطار جولة أورو جواي

يعتبر إدراج قطاع الخدمات في إطار اتفاقية الجات، أبرز نتائج جولة أورو جواي، والتي تم إدخالها في حظيرة الجات بناء على ترتيب وتخطيط مسبق من الولايات المتحدة، ويتسبى كامل مع الدول المتقدمة.

وقد تضمنت الاتفاقية ست أجزاء أولها يحدد نطاق الاتفاقية وتعريف الخدمة الذي كان مثار نزاع كبير، والجزء الثاني يحدد النظم والالتزامات العامة، بينما بين الجزء الثالث الالتزامات المحددة، في حين يعرض الجزء الرابع التحرير التدريجي، كما ألفرد الجزء الخامس للأحكام التنظيمية، والسادس للأحكام الختامية.

كما ألحقت بالاتفاقية أربعة ملاحق قطاعية، للقطاعات الخدمية التي لم تدرج في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، ويهدف هذا الفصل إلى عرض خلفية أدراج قطاع الخدمات في إطار الجات، واستعراض الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وبيان موقف تحرير قطاع النقل البحري. وذلك في المباحث الثلاث الآتية:

المبحث الأول : دور الولايات المتحدة في تحرير التجارة الدولية في الخدمات.

المبحث الثاني : الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات.

المبحث الثالث : معارضات تحرير خدمات النقل البحري

المبحث الأول

دور الولايات المتحدة في تحرير التجارة الدولية في الخدمات

يهدف هذا المبحث إلى إبراز الدور الذي لعبته الولايات المتحدة، بالتضافر والتسيق مع الدول المتقدمة، لأدراج التجارة الدولية في الخدمات في إطار اتفاقية الحات. وتعتبر التجارة الدولية في الخدمات من " الموضوعات الجديدة التي تمخضت عنها حولة أورجواي، مثلها في ذلك مثل الجوانب التجارية لإجراءات الاستثمار وحقوق الملكية الفكرية. والحقيقة أن أدراج التجارة الدولية في الخدمات في إطار حولة أورجواي جاء كنتيجة لإصرار الولايات المتحدة على ذلك تحقيقاً لمصالحها، التي التفت مع مصالح الدول المتقدمة. إذا تبين لها أنها تساهم بنسبة كبيرة في الصادرات مما يعكس إيجاباً على موازين مدفوعاتها. كما تستوعب جزء كبير من القوى العاملة، بالإضافة إلى مساهمتها المتزايدة في الناتج القومي المحلي، فضلاً عن نموها المتسارع، على النحو الذي توضحه الجداول الآتية بعد والتي تعكس ذلك عشية الأعداد لمفاوضات أورجواي :

جدول رقم (٢٢)
نصيب قطاع الخدمات من الناتج المحلي الإجمالي في بعض البلاد المتقدمة
والبلاد النامية عام ١٩٨٨

نسب مئوية

| بلاد متقدمة | % | بلاد نامية | % |
|----------------------------|----|------------|----|
| الولايات المتحدة الأمريكية | ٦٥ | توجو | ٤٥ |
| بريطانيا | ٥٦ | السنغال | ٤٩ |
| فرنسا | ٥٩ | مصر | ٥٤ |
| ألمانيا الاتحادية | ٤٧ | الأردن | ٦٥ |
| اليابان | ٥١ | بنما | ٧٣ |
| كندا | ٥٦ | البرازيل | ٤٩ |
| الدانمارك | ٥٨ | أوروغواي | ٦٠ |
| السويد | ٥٤ | إندونيسيا | ٤٠ |
| بلجيكا | ٦٤ | المغرب | ٤٩ |
| هولندا | ٥٨ | الكونغو | ٥٤ |
| النمسا | ٥١ | المكسيك | ٥٦ |
| النرويج | ٥١ | باراغواي | ٤٦ |

المصدر: البنك الدولي - تقرير عن التنمية في العالم ١٩٩٠ (الطبعة العربية) ص ١٨١/١٨٢.

جدول رقم (٢٣)

أكبر ٢٠ دولة مصدرة للخدمات في عام ١٩٨٩

| ترتيب الدولة | اسم الدولة | قيمة ما صدرته من الخدمات بليون دولار | نسبتها النسبي من تجارة الخدمات العالمية % |
|--------------------|-------------------|---|--|
| ١ | الولايات المتحدة | ٩٠,٥ | ١٥,٤ |
| ٢ | فرنسا | ٦١,٧ | ١٠,٥ |
| ٣ | بريطانيا | ٤٥,٦ | ٧,٨ |
| ٤ | ألمانيا الاتحادية | ٣٩,٠ | ٦,٦ |
| ٥ | اليابان | ٣٧,١ | ٦,٣ |
| ٦ | إيطاليا | ٣٢,٧ | ٥,٧ |
| ٧ | أستراليا | ٢٤,٨ | ٤,٢ |
| ٨ | هولندا | ٢٢,٩ | ٤,١ |
| ٩ | بلجيكا/لوكسمبورج | ٢٢,١ | ٣,٨ |
| ١٠ | النمسا | ١٨,٠ | ٣,١ |
| ١١ | سويسرا | ١٤,١ | ٢,٤ |
| ١٢ | كندا | ١٢,٨ | ٢,٤ |
| ١٣ | السويد | ١١,١ | ١,٩ |
| ١٤ | سنغافورة | ١١,٠ | ١,٩ |
| ١٥ | النرويج | ١٠,٤ | ١,٨ |
| ١٦ | لندايمرك | ٩,٨ | ١,٧ |
| ١٧ | المكسيك | ٩,٤ | ١,٦ |
| ١٨ | كوريا الجنوبية | ٩,٣ | ١,٦ |
| ١٩ | أستراليا | ٧,٩ | ١,٣ |
| ٢٠ | تركيا | ٥,٧ | ١,٠ |
| أجمالي الـ ٢٠ دولة | | ٤٩٨,٩ | ٨٥,١ |
| أجمالي العالم | | ٦٠٨,٥ | ١٠٠,٠ |

Source: United Nation, UNCTAD V(I), Analytical Report by the UNCTAD Secretariat to the Conference, New York, January 1992, P 219

جدول رقم (٢٤)
تطور هيكل العمالة على أساس القطاعات الاقتصادية
فيما بين ١٩٨٢ - ١٩٩٢

| القطاع | | الزراعة | | الصناعة | | الخدمات | | الدولة |
|--------|------|---------|------|---------|------|------------------------|------|--------|
| | | | | | | | | |
| ١٩٩٢ | ١٩٨٢ | ١٩٩٢ | ١٩٨٢ | ١٩٩٢ | ١٩٨٢ | ١٩٩٢ | ١٩٨٢ | |
| ١٢,٣ | ٩,٩ | ٣٣,٦ | ٢٩,٦ | ٥٤,١ | ٦٠,٥ | أوروبا الغربية | | |
| ٦,٧ | ٤,٧ | ٣٦,٣ | ٣٠,٨ | ٥٧,١ | ٦٤,٥ | الدول الأربعة الرئيسية | | |
| ٧,٩ | ٥,١ | ٣٣,٦ | ٢٧,٩ | ٥٨,٨ | ٦٧ | فرنسا | | |
| ٥ | ٣,١ | ٤١,٩ | ٣٨,٥ | ٥٣,١ | ٥٨,٤ | ألمانيا* | | |
| ١٢,١ | ٩,٢ | ٣٤,٢ | ٢٨,٧ | ٥٣,٧ | ٦٢,١ | إيطاليا | | |
| ٢,٦ | ٢,٢ | ٣٤,٢ | ٢٦,٢ | ٦٣,٢ | ٧١,٦ | المملكة المتحدة | | |
| ٢٢,٤ | ١٨,٦ | ٢٨,٨ | ٢٧,٥ | ٤٨,٨ | ٥٣,٩ | إحدى عشرة دولة أوروبية | | |
| ٨,٧ | ٥,٨ | ٣٧,٣ | ٣٢ | ٥٤ | ٦١,٢ | النمسا | | |
| ٣,١ | ٢,٦ | ٣١,٨ | ٢٧,٥ | ٦٥,١ | ٦٩,٩ | بلجيكا | | |
| ٧,٦ | ٥,٥ | ٢٦,٦ | ٢٦,٦ | ٦٥,٨ | ٦٧,٩ | الدانمارك | | |
| ١٣,١ | ٩ | ٢٣,٤ | ٢٨,٢ | ٥٣,٥ | ٦٢,٨ | فنلندا | | |
| ١٦,٨ | ١٣,٣ | ٢١ | ٢٨,١ | ٥٢,٢ | ٥٨,٦ | أيرلندا | | |
| ٥,٦ | ٤,٩ | ٢٨,٧ | ٢٦,٣ | ٦٥,٧ | ٦٨,٨ | هولندا | | |
| ٧,٨ | ٥,٨ | ٢٨ | ٢٣ | ٦٤,٢ | ٧١,٢ | النرويج | | |
| ١٨,٦ | ١٠,١ | ٣٤,١ | ٣٢,٤ | ٤٧,٣ | ٧٥,٥ | أسبانيا | | |
| ٥,٢ | ٣,٥ | ٣٠,١ | ٢٧,١ | ٦٤,٧ | ٦٩,٤ | السويد | | |
| ٦ | ٥,٦ | ٣٨ | ٣٣,٩ | ٥٦ | ٦٠,٥ | سويسرا | | |
| ٥٤,١ | ٤٤,١ | ١٩,٢ | ٢٣,١ | ٢٦,٧ | ٣٢,٨ | تركيا | | |
| ٣,٦ | ٢,٨ | ٢٦,٧ | ٢٢,٤ | ٢٩,٧ | ٧٤,٨ | أمريكا الشمالية | | |
| ٣,٤ | ٢,٦ | ٢٦,٧ | ٢٢,٣ | ٢٩,٩ | ٧٥,١ | الولايات المتحدة | | |
| ٥,٣ | ٤,٣ | ٢٦,٥ | ٢٢,٧ | ٢٨,٢ | ٧٢ | كندا | | |
| ٩,٧ | ٦,٤ | ٣٤,٩ | ٣٤,٦ | ٥٥,٤ | ٥٩ | اليابان | | |

Source: U.N. Economic Commission For Europe, Economic Survey of Europe in 1993 - 1994, New York and Geneva, 1994, P 41

والمواقع أن الولايات المتحدة عطلت وديرت تحرير التجارة الدولية للخدمات منذ السبعينات فقد تغير القانون التجاري الأمريكي عام ١٩٧٨ وأصبح يصح على أن التجارة تشمل تجارة السلع حيا إلى جنب مع تجارة الخدمات، ومنذ ذلك الحين والحكومات الأمريكية المتعاقبة عملت إلى إبراز دور الخدمات دوليا.

كما قامت بإعداد كوادرن متخصصة في تجارة الخدمات مهمتها وضع تعريف للخدمات، ومناقشة القضايا المتعلقة بتحريرها، وتحديد الأسس اللازمة لمناقشة تحرير التجارة الدولية في الخدمات.

ومن جهة أخرى سنت القوانين والإجراءات التي تنظم علاقة قطاع الخدمات بقطاعي الإنتاج السلمي وذلك في ظل الفراض تحرير التجارة الدولية في الخدمات^١. وبعد أن انتمت الولايات المتحدة استعدادها داخليا لتحرير التجارة الدولية في الخدمات، تقدمت بطلب إلى الاجتماع الوزاري للبحر في عام ١٩٨٢ لإعداد برنامج للتخصي لمفاوضات دولية متعددة الأطراف بهدف إلى تحريرها.

والحقيقة أن الدول المتخلفة لم تقبل فكرة تحرير التجارة الدولية في الخدمات بسهولة ذلك تأسيسا على ما يلي :

١ - أن الانفتاح على المنافسة العالمية في الخدمات قد يؤدي إلى وأد صناعة الخدمات الوليدة، خاصة أن معظمها يشأ في كنف المؤسسات العامة، ويسود اعتقاد لدى معظم الدول النامية بعدم تمتعها بميزة نسبية في إنتاج الخدمات.

٢ - أن تحرير الخدمات يؤدي إلى زيادة الواردات الخدمية وبالتالي يؤثر سلبا على موازين مدفوعاتها مع ما يتضمنه ذلك من انخفاض في حصيلته النقد الأجنبي، الأمر الذي يجار من آثار غير محمود على برامج التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

^١ لمزيد من التفاصيل حول هذه النقطة انظر:

أيمن محمد إبراهيم هندي، الآثار الاقتصادية لتحرير التجارة الدولية في الخدمات على اقتصاديات الدول النامية مع التطبيق على مصر، رسالة ماجستير في التجارة الخارجية (غير منشورة) مقدمة لكلية التجارة وإدارة الأعمال - جامعة حلوان، ١٩٩٢، ص ٦٥ - ٦٨.

٣ - الحد من قدرة السلطات النقدية الوطنية على رسم وتنفيذ سياستها^١، وكذلك فعاليتها في الرقابة على الأنشطة الاستراتيجية المرتبطة بتحقيق الاستقرار والتوازن الاقتصادي. فضلا عن فقدان سيطرتها على الاستثمارات الأجنبية في مجال الخدمات.

٤ - أن التحرير قد يؤدي إلى المساس بالنظام العام والسيادة والأمن القوميين

٥ - كما أن هذه البلدان لم تكن تميل إلى توسيع جدول أعمال التجارة متعددة الأطراف في حين أن القضايا التي همها مارالت تتحدى ضوابط الجات^٢.

إلا أن الاقتصاديين المنشعبين لتحرير التجارة الدولية في الخدمات يرون أن تحريرها بمثل فرصة لنية صادرات جديدة^٣. كما أن بعضهم يدلل على أهمية تحريرها بالنظر إلى قدرة قطاع الخدمات على توليد ناتج محلي في كل الدول المتقدمة والمتخلفة على السواء، ذلك أن هذا القطاع يسهم في توليد ٧٣٪ من الناتج القومي في أوروغواي، ٦٥٪ في الأردن، ٥٤٪ في مصر، ٥٦٪ في المكسيك، وهي نسب مرتفعة للغاية تكاد تماثل النسب السائدة في الدول المتقدمة إلا أن الباحث المدقق يستطيع أن يتبين أن هناك فارق جوهري بين سبب ارتفاع مساهمة قطاع الخدمات في الناتج المحلي في الدول المتقدمة والمتخلفة، ففي الدول الأولى نجد أن سبب ذلك يعود إلى زيادة التقدم الاقتصادي والاجتماعي والتكنولوجي. يسما في الحالة الثانية نجد أن السبب يعود إلى النشوء في المياكل الإنتاجية في تلك البلاد نتيجة الاحتلال بين نمو الإنتاج السلمي ونمو قطاع الخدمات، حيث أن هذه البلدان تعاني من عجز المواد الغذائية وتعتمد اعتمادا كبيرا على الخروح في تدبير احتياجاتها من السلع الاستهلاكية والإنتاجية، كما أن تضخم قطاع الخدمات يعود إلى اصطلاح الحكومات بتقديم خدمات ذات طابع اجتماعي مثل التعليم والصحة والأعلام ... الخ، بالإضافة إلى اتجاه المدخرات إلى مجال الخدمات التي يزيد عليها طلب ذوي الدخل المرتفع (السياحة، الفنادق، المطاعم، الإسكان الفاخر، التعليم والمستشفيات الخاصة ... الخ). فضلا عن أن ارتباط نمو القطاع الخدماتي في تلك البلاد بنمو القطاع الخامسي أو غير الرسمي

^١ المؤتمر الإسلامي لتنمية التجارة، جولة أوروغواي، تجارة الخدمات، الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي، ورقة مقدمة إلى الدورة الحادية عشر لمنظمة المؤتمر الإسلامي، منشورة في مجلة التعاون الاقتصادي بين الدول الإسلامية المجلد الخامس عشر والسادس عشر، أنقرة، ١٩٩٥/٩٤، ص ٥٤.

^٢ بوناردو كمان وكارلوس براجا، اتفاقية الخدمات والدول العربية، منشور في د. سعيد النجار (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ٢٢٥.

^٣ كارلوس أ. بريما براجا، تمويل الخدمات وتأثيره على البلدان النامية، مجلة التمويل والتنمية (واشنطن: صندوق النقد والبنك الدوليين، مارس ١٩٩٦)، ص ٣٤.

Informal Sector ويتكون من عمال غير مهرة يعملون لحسابهم في أنشطة خدمية ذات إنتاجية ضعيفة (أعمال النظافة، الحراسة، الباعة المتجولين، تنظيف السيارات ... الخ)^١.

والحقيقة أنه نتيجة لموقف الدول المتخلفة الراض لتحرير التجارة الدولية في الخدمات والمؤسس على الاعتبار سالمة الذكر انتهى الاجتماع الوزاري عام ١٩٨٢ بالاتفاق على إعطاء مريد من الجهود لدراسات قومية عن مشكلات تحرير هذه التجارة وتقديم توصيات إلى سكرتارية الجلات.

وقد تقدمت الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بتوصيات إلى الاجتماع الوزاري للجلات في نوفمبر ١٩٨٤ وتم الاتفاق على تشكيل مجموعات عمل للنفاوض بشأن الخدمات^٢ The Group of Negotiation on Services (GNS).

ونتيجة للصفوط التي مارستها الدول الأوربية على الولايات المتحدة اتفق على أن تتم مفاوضات تحرير التجارة الدولية في الخدمات خارج النطاق القانوني للجلات وقد وافقت الدول المتخلفة على ذلك بالرغم من معارضتها للاتفاق، حيث جاءت موافقتها بعد استبعاد التهديد الأمريكي بملخطر التجاري على الدول المعارضة للمفاوضات وتمهد الولايات المتحدة بتفعيل دور الجلات في المجالين السلمي والخدمي.

وهكذا ترى أن الولايات المتحدة بدافع مصلحي تضغط لتحرير الخدمات.

ويلاحظ أن اليابان قد ساندت الولايات المتحدة بالرغم من كونها لا تحقق عزرا في ميران الخدمات، وذلك في محاولة منها لاسترضائها حيث يحقق الميران التجاري للولايات المتحدة عجزا مع اليابان، كما أن الدول حديثة التصنيع ساندت الولايات المتحدة والدول الصناعية في تحرير التجارة الدولية في الخدمات لكونها تتمتع بميزة نسبية في هذا القطاع، وبالتالي انتهى الأمر إلى تغلب وجهة نظر الدول الصناعية المتقدمة، وجاء إعلان بوننا دل ايسا متضمنا أجراء مفاوضات لتحرير التجارة الدولية في الخدمات تحديد مفهوم الخدمة.

وهنا يدعو بعض الكتاب إلى التكريس لنمط جديد من التخصص والتقسيم الدولي للعمل، وذلك تأسيسا على اتفاقيات تحرير التجارة في السلع والتجارة في الخدمات على النحو التالي :-

^١ د. رمزي ركي، ظاهرة التدويل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، مرجع سبق ذكره، ص ١٢٢ - ١٢٤.

^٢ د. سعيد الجار " النظام التجاري الدولي في مفرق الطرق، (القاهرة: دار الشروق، ١٩٩٤)، ص ١٤٨.

١ - تخصص الدول الصناعية المتقدمة في إنتاج وتصدير الخدمات التي تحتاج إلى مهارات علمية متخصصة ومستويات متميزة من الجودة، وتعتمد على أساليب متطورة من تكنولوجيا المعلومات مثل الخدمات المالية والبكية والتأمين والنقل وغيرها.

٢ - تخصص الدول حديثة التصنيع في جنوب شرق آسيا في إنتاج وتصدير سلع تحتاج إلى تكنولوجيا واضحة مثل العديد من الصاعات الهندسية، والخدمات التقليدية مثل خدمات النقل والسياحة ونقل التكنولوجيا.

٣ - يترك للدول الآخذة في النمو التي تتمتع بميزة نسبية في إنتاج وتصدير الصاعات التقليدية مثل الغزل والمبرجات والملابس الجاهزة والمحركات كتيمة العمل والصاعات الملوثة للبيئة، التخصص في هذه الصاعات وعلى أن يتم فتح أسواق الدول المتقدمة أمام هذه المنتجات في إطار صفقة شاملة في إرساء دعائم هذا النمط من التخصص والتقسيم الدولي للعمل

٤ - كما يسمح لبعض الدول الآخذة في النمو التي تتمتع بميزة نسبية في بعض القطاعات الخدمية مثل السياحة والنقل الدولي لمنتجاتها بالآثار التاريخية و الشواحي الفريدة والمناخ المعتدل والمواقع المتميزة، بالتخصص في هذه المجالات^١.

ويلاحظ على هذا النمط من التخصص وتقسيم العمل الدولي انه يقوم على تخصص الدول المتخلفة في إنتاج المنتجات الصناعية كثيفة العمل للاستفادة من فائض عرض العمالة المتاحة لديها، وكذا في الصاعات ذات الكثافة الرأسمالية الملوثة للبيئة وبعض الخدمات التقليدية وتنافس الشركات متعددة الجنسيات دورا هاما في تحقيق نمط التخصص وتقسيم العمل على النحو المشار إليه من خلال نقل الصاعات الملوثة للبيئة إلى الدول المتخلفة، وذلك بتسويق كماله في الدول الصناعية المتقدمة التي تهيئ لها الظروف الملائمة لذلك من خلال تحسين المناخ العالمي للاستثمار في الدول المتخلفة حتى لا تتركز رؤوس أموال تلك الشركات للمصادرة أو التأميم

^١ د. سامي عفيفي حاتم، التجارة الدولية في الخدمات، ورقة مقدمة إلى مؤتمر مستقبل موانئ مجلس التعاون لدول الخليج العربي المنعقد بدبي، ١٩٩٥، ص ١٩-٢٠.

ان تحرير التجارة الدولية للخدمات ان هو الا محصلة لتخطيط وتدير الولايات المتحدة وقد قاومت الدول المتخلفة الأربع الخدمات في اطار اتفاقية الجات نتيجة للضغوط التي مارستها الدول الأوروبية علي الولايات المتحدة وتم مناقشة تحرير الخدمات خارج الأطار القانوني للجات ، وقد وافقت الدول المتخلفة علي ذلك بعد تعهد الولايات المتحدة بعمل الجات في المجالين العلمي والخدمات

المبحث الثاني

الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات GATS General Agreement on Trade in Services

تعتبر هذه الاتفاقية من أهم نتائج حولة أوروغواي ١٩٩٤ وهي أول اتفاق متعدد الأطراف لتنظيم التجارة الدولية في الخدمات ووضع قواعد تحريرها تدريجياً، ويهيئ فرص الفئاذ للأسواق.

وتتكون الاتفاقية من ستة أجزاء تتضمن:

- الجزء الأول : التعريف والنطاق.
- الجزء الثاني : النظم والالتزامات العامة.
- الجزء الثالث : الالتزامات المحددة.
- الجزء الرابع : التحرير التدريجي.
- الجزء الخامس : الأحكام التنظيمية.
- الجزء السادس : الأحكام الختامية.

ويهدف هذا البحث إلى عرض الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

الجزء الأول من الاتفاقية :

تحدد المادة الأولى من نطاق سريان الاتفاقية وتحديد المقصود بالخدمات، ليبين أن هذه الاتفاقية تطبق على الإجراءات التي تتخذها الأطراف وتؤثر على تجارة الخدمات ، ويقصد بالإجراءات التي تتخذها الأطراف: الإجراءات التي تتخذ من قبل الهيئات والحكومات المركزية، أو الإقليمية أو المحلية وكذا الهيئات غير الحكومية عند ممارستها للسلطات المخولة لها من قبل الهيئات أو الحكومات الإقليمية أو المحلية.

وتعرف نفس المادة المقصود بتجارة الخدمات تأسيساً على غط تأدية الخدمة، إذ تفرق بين أربعة أنواع من التجارة الدولية للخدمات.

النوع الأول : توريد الخدمة عبر الحدود Cross Border

هو توريد لا يتطلب الانتقال الفعلي للمستهلك أو مورد الخدمة، والتجارة الدولية في الخدمات هنا تأخذ شكل انتقال الخدمة ذاتها من دولة المورد إلى دولة المستهلك أو المستهلك، ومثالها خدمات البنوك وشركات التأمين والمكاتب الهندسية.

النوع الثاني : الاستهلاك الخارجي Consumption abroad

وفي هذه الحالة يتطلب انتقال مستهلك الخدمة من دولته إلى الدولة المنتجة للخدمة ومثالها السياحة.

النوع الثالث : التواجد التجاري Commercial Presence

ويقصد بما تقدم الخدمة من خلال تواجد فروع الشركات الأجنبية أو مكاتب التمثيل .

النوع الرابع : توريد الخدمة من خلال تواجد الأشخاص الطبيعيين Natural Presence :

وفي هذه الحالة يتطلب توريد الخدمة انتقال أشخاص طبيعيين من الدولة الموردة للخدمة إلى الدولة المستهلكة لها.

ويلاحظ انه يخرج من دائرة الخدمات التي تنظمها الاتفاقية الخدمات توفرها من خلال ممارسة الحكومة لوظائفها كخدمة البنوك المركزية

الجزء الثاني : مبادئ وأحكام الاتفاقية-

وتشتمل الاتفاقية على مجموعة من المبادئ والأحكام العامة تمثل الضوابط اللازمة لتحرير التجارة الدولية في الخدمات وهي التزامات عامة مفروضة على كافة الدول.

والواقع أن الاتفاقية تفرق بين :

أولاً الالتزامات المحددة وهي تلك المنصمة في جداول العروض المقدمة من كل طرف من أطراف الاتفاقية والتي تلزم توجيها لتحرير قطاعات خدمية معينة، ويحدد من خلالها مدى التحرير ومعايير والمؤهلات الواجب توافرها لمنح الموردين الأجانب نفس المعاملة الوطنية.

ثانياً : الالتزامات العامة : وهي موضوع الجزء الثاني من الاتفاقية والمنظمة لأحكام ومبادئ الاتفاقية والصوابط التي تضعها ويتسارى في الالتزام بما جميع الدول الأعضاء دون استثناء وبصفة عامة تمثل مجموعة الالتزامات العامة في البود التالية:

١ - شرط الدولة الأولى بالرعاية MFN Treatment :

ويقضي هذا الشرط بأن أي ميزة يمنحها طرف لآخر في مجال التجارة الدولية للخدمات تنصرف فوراً إلى كافة الأطراف المتعاقدة. إلا أنه رؤى أنه من غير الملائم تطبيق هذا المبدأ فوراً على جميع الخدمات وجميع مورديها، لذا فقد سمح الاتفاق للدول بتحديد استثناءات منها الخدمات المقدمة من دول التجاور الحدودي في إطار أحكامه والاستثناءات تعدد علي أساس قائمة مسبقة تسري علي جميع الخدمات عدا الواردة بالقائمة بشرط مراجعة هذه الاستثناءات مرة كل خمس سنوات، ولا تسري لمدة أكثر من عشر سنوات.

ويلاحظ أن عدد الدول التي قدمت استثناءات من قاعدة الدولة الأولى بالرعاية بلغت أكثر من ستين عضواً في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وتتمثل هذه الاستثناءات ثلاثة قطاعات بصفة خاصة هي خدمات الصوتيات والمرئيات، الخدمات المالية والنقل (البري والبحري والجوي)، ويرجع سبب الاستثناء في مجال الخدمات السبعية والبصرية الاعتبار الثقافي وتهدف إلى عقد ترتيبات للحصول على معاملة تفضيلية للإنتاج المشترك والتوزيع مع عدد محدود من البلدان، أما الدافع وراء الاستثناءات المالية فيرجع إلى اعتبارات المعاملة بالمثل، أما في مجال النقل البحري أما وجود اتفاقيات أقلية أو ثابوية أو مدومة السلوك الخاصة بالخطوط البحرية المنظمة الصادرة عن الانكساد^١.

وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة قد طلبت استثناءات متعددة من تطبيق مبدأ المعاملة الأولى بالرعاية، من أهمها النقل البحري والجوي وخدمات الاتصالات والخدمات المالية، حيث ستقدم التزامها بفتح الأسواق في هذه المجالات على أساس تبادل، تحوطاً لعدم تقديم الدول الأخرى لتنازلات كافية في هذه المجالات. كما أن اليابان لا ترغب في تحرير الأسواق المالية، أما أوروبا لا تريد تحرير خدمات الصوتيات والمرئيات.

^١ برنارد هوكممان وكارلوس براجا، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٥.

٢ - الشفافية: Transparency :

لما كانت العراقيل في ميدان التجارة الدولية للخدمات لا تأخذ شكل التعريفات الجمركية أو أية تدابير حدودية، وإنما عادة ما تكون إجراءات داخلية. وبالتالي فإنه من الواجب إتاحة الفرصة لكافة الأطراف للوقوف على كافة الإجراءات والتشريعات التي يطبقها كل طرف من أطراف الاتفاقية

ويتم ذلك من خلال مبدأ الشفافية الذي يوجب نشر جميع القوانين والتشريعات والتنظيمات التي يتخذها أي طرف من أطراف الاتفاقية وإتاحة هذه المعلومات للجميع، كما أنه يتوجب على كل طرف إخطار مجلس التجارة في الخدمات بأية قوانين أو مبادئ توجيهية وإدارية جديدة أو أية تعديلات على التدابير القائمة وذلك ضماناً لاستمرار مبدأ الشفافية.

كما يلتزم أطراف الاتفاقية بإشياء مراكم للاستعلام عن هذه الإجراءات والتشريعات خلال عامين من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية، مع السماح بمرونة للدول النامية فيما يتعلق بالفترة الزمنية اللازمة للإنشاء.

ولاشك أن الهدف من هذه المادة يتمثل في تحقيق الاتصال الكامل بين الأطراف المتعاقدة دون إخفاء معلومات تعيق التجارة الدولية في الخدمات، وهو شرط ضروري لإنجاز تحرير التجارة الدولية في الخدمات.

ويلاحظ أن الالتزام بمبدأ الشفافية لا يلزم الأطراف المتعاقدة بالإفصاح عن معلومات سرية يؤدي إفشاؤها إلى إعاقة تنفيذ القوانين أو إلحاق الضرر بالمصلحة العامة أو مصالح الشركات التجارية.

٣ - زيادة مشاركة الدول النامية

Increasing Participation of Developing Countries

لما كانت معظم الدول النامية مستوردا صافيا للخدمات، كنتيجة لانخفاض قدرتها التنافسية وبالتالي فإنه يتوقع أن يمارس تحرير التجارة الدولية للخدمات آثارا سلبية على اقتصاديات تلك الدول ومن ثم كان لزاما تشجيعها على المشاركة في التجارة الدولية للخدمات وهذا ما تضمنته

المادة رقم (٤)، التي تقضي بتسهيل زيادة مشاركة الدول النامية في التجارة الدولية للخدمات من خلال التفاوض بين أطراف الاتفاقية حول الترامات محددة لتدعيم طاقة القطاعات الخدماتية في الدول النامية ورفع مستوى كفاءتها وفلترتها التنافسية وإتاحة إمكانية حصولها على التكنولوجيا والاتصال بشبكات المعلومات، بشروط ملائمة، وتحسين إمكانيات وصول هذه الدول إلى قنوات التوزيع والإعلام وشبكات المعلومات، وتحرير الأسواق في القطاعات وفي وسائل اللوحستيات ذات الأهمية لصناعات الدول النامية، مع توجيه اهتمام خاص للدول الأقل نمواً (LDC) .

٤ - التكامل الاقتصادي Economic Integration

تجيز المادة (٥) من الاتفاقية دخول الدول في أي تكتلات إقليمية لتحرير التجارة الدولية في الخدمات بشرط أن تغطي هذه الاتفاقيات قطاعات خدمية كبيرة، وأن يصب على إلغاء أو إزالة جميع أنواع التمييز بين أطراف التكتل، وأن لا تؤدي التكتلات إلى إعاقسة التجارة الدولية في الخدمات. كما نصت الفقرة (٣) من ذات المادة على مراعاة قدر أكبر من المرونة في تطبيق هذه الشروط عند اتفاق الدول النامية على إقامة تكتل إقليمي فيما بينها بهدف التجارة في الخدمات، كما تنيح هذه المادة للدول النامية إحراء تربييات تفضيلية فيما بينها لا تسرى على باقي الدول.

وتبين من سير مفاوضات تحرير التجارة الدولية في الخدمات أن الدول المتحالفة لم تعترض على هذا المبدأ وذلك لارتباط بعضها باتفاقيات تكامل إقليمي، واتفاقيات مناطق حرة واتفاقيات تفضيلية.

كما ألزمت الاتفاقية الأطراف المتعاقدة الأعضاء في أي اتفاق إقليمي بإخطار مجلس التجارة في الخدمات بهذه الاتفاقيات أو تعديلات لأحكامها.

كما أجارت المادة (٥) مكرراً من نفس الاتفاقية للأطراف المتعاقدة الدخول في اتفاقيات لتحقيق التكامل بين أسواق العمل بها، وذلك بهدف تحقيق حرية انتقال الأيدي العاملة بين الأطراف المتعاقدة على المستويات الإقليمية. ويجب إخطار مجلس التجارة في الخدمات بهذه لاتفاقيات.

٥ - التنظيم المحلي Domestic Regulation

قصد بالنظيم المحلي الأحكام المنظمة للتجارة الدولية في الخدمات على المستوى المحلي، تغطي هذه الأحكام الأطراف المتعاقدة الحق في تنظيم قطاع الخدمات داخليا بما يخدم أهداف السياسة الوطنية، وبما يتلاءم مع أحكام اتفاقية الحيات ولا يعرق حرية التجارة الدولية في الخدمات. كما ترسم هذه الأحكام أسلوب استصدار التراخيص اللازمة لتوريد الأجانب للخدمات إلى أي دولة أخرى، كما تلزم الأطراف المتعاقدة بإخطار موردي الخدمات من الأجانب بما اتخذ بشأن طلبات الترخيص لهم لتوريد الخدمات.

وتنظم المادة (٦) من الاتفاقية دور مجلس الخدمات في وضع الضوابط لمنع استخدام المؤهلات والمعايير الفنية وشروط التراخيص كحواجز للتجارة الدولية في الخدمات.

٦ - الاعتراف Recognition :

فإذا كان الطرف المتعاقد يشترط بحرة معية ودرجة معية للتعليم لمنح التراخيص لموردي الخدمات الأجانب، فإنه يتعين عليه الاعتراف بالتعليم والخبرة التي يحصل عليها مورد الخدمة في أي بلد آخر.

وقد يكون الاعتراف تلقائيا - أي يتم دون ترتيب أو اتفاق - وفي هذه الحالة لا بد من منح المورد الأجنبي الفرصة لإثبات أهلية التعليم والخدمة التي يحصل عليها في بلده للاعتراف وكفائتها للحصول على ترخيص لتوريد الخدمة. أما إذا كان الاعتراف يتم بموجب اتفاق بين الدول فلا بد من إتاحة الفرصة للأطراف المتعاقدة للانضمام إلى هذا الترتيب، وتلتزم الاتفاقية الأطراف المتعاقدة، بضرورة إخطار مجلس التجارة في الخدمات بإجراءات الاعتراف القائمة وآية تعديلات تطرأ عليها وذلك خلال سنة من تاريخ إنشاء منظمة التجارة العالمية.

٧ - الاحتكارات وموردو الخدمات المرحلون

Monopolies & Exclusive Service Providers:

لا تحظر الاتفاقية احتكار توريد الخدمات و إنما تهدف إلى تنظيمها فقط بهدف ضمان عدم إساءة المورد لمركزه الاحتكاري. وتقتصر الاتفاقية اهتمامها على تنظيم الاحتكارات التجارية التي تؤثر على حرية التجارة الدولية في الخدمات، وذلك في القطاعات التي تعهد الطرف المتعاقد على

تحريرها بموجب العروض التي يقدمها في جداول الالتزامات، ولا تمتد الاتفاقية اهتمامها إلى الاحتكارات الطبيعية التي تفرضها الصفة السيادية للدولة أو مصالحها القومية.

وتجيز الاتفاقية لمجلس التجارة في الخدمات أن يطلب من الأطراف المتعاقدة إتاحة معلومات محددة عن العمليات الاحتكارية وآثارها على الموردين غير المختكرين. كما يدخل في هذا الإطار ممارسات الأعمال Business Practices حيث أن بعض هذه الممارسات قد تؤدي إلى تقييد المنافسة، وبالتالي تقييد تجارة الخدمات، وبالتالي ألزمت الاتفاقية الأطراف المتعاقدة بالدخول في مشاورات لإلغاء هذه الممارسات.

٨ - المدفوعات والتحويلات Payments & Transfers :

لتلزم الأطراف المتعاقدة بعدم فرض قيود على التحويلات الدولية بالعملات الحرة دون تأخير لتمويل العمليات التجارية المتعلقة بالالتزامات المحددة للطرف المتعاقد وذلك وفقاً لأحكام المادة (١١) من الاتفاقية.

ألا أنه نظراً لظروف الدول النامية المتمثلة في ترايد أعباء الديون الخارجية والواردات، فقد أباححت المادة (١٢) من الاتفاقية للأطراف المتعاقدة التي تواجه مشكلات حسيمة في مسيران المدفوعات، أو حتى تهديداً بحدوث هذه المشكلات، أن تفرض قيود وقائية على التجارة الدولية في الخدمات، وأن تقيّد المدفوعات والتحويلات Restrictions to the Balance of Payments Safeguard. ويشترط لفرض هذه القيود ألا تنصص تمييزاً ضد أي طرف من الأطراف المتعاقدة، وأن تكون القيود منسقة مع النظام الأساسي لصندوق النقد الدولي وأن تكون في حدود الظروف التي تمر بها الدولة، وألا تحقق ضرراً غير ضروري بالمصالح التجارية والمالية لأي طرف من الأطراف المتعاقدة، وألا تفرض هذه القيود لحماية قطاعات خدمية معينة، وأن تكون مؤقتة في حالة فرضها.

٩ - المشتريات الحكومية Government Procurement :

تستثنى الخدمات التي يتم شراؤها لأغراض حكومية وليست لأغراض تجارية من قواعد الدولة الأولى بالرعاية والتماذا للأسواق والمعاملة الوطنية.

٥٣٠٤١٥

والحقيقة أن موضوع المشتريات الحكومية قد حظي بعناية كبيرة في رحاب مفارصسات تحرير التجارة السليمة، فقد تم التوصل لاتفاق في هذا الشأن في جولة طوكيو وأخرى في جولة أورجواي. ولكن إقراره كان في إطار اتفاقية جماعية Plulilateral agreement ، أي أن تكون ملزمة للدول الموقعة عليها فقط وليست ملزمة لجميع الدول، وفي مجال الخدمات فقد اتفق على الدخول في مفاوضات جماعية بشأنها، ولم يتم التوصل إلى اتفاق محدد بشأن تحريرها. وحديث بالذكر أن الدول الموقعة على هذه الاتفاقية في بداية جولة أورجواي بلغت ثلاثة عشر دولة معظمها من دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.

١٠ - الاستثناءات العامة : General Exemption

هناك استثناءات عامة من تطبيق قواعد الحات، حيث تحجر هذه الاستثناءات للأطراف اتخاذ التدابير التي من شأنها حماية النظام العام والآداب والأمن القومي وسلامة البشر والسلامة العامة وحماية صحة الحيوان والنبات وتمنع هذه الاستثناءات لجميع الدول دون تحيز، بشرط ألا يترتب عل ذلك تمييز بين الدول أو حماية مقنعة أو بصورة تعسفية.

وتجدر التفرقة بين الاستثناء الساكن Static والاستثناء الحركي Dynamic - فالأول يتعلق بتدابير يرض عليها صراحة التشريع الوطني وتدخل ضمن الممارسات التقليدية المستقرة لسلطة الدولة ولا يجوز الاستثناء عنها. أما الاستثناء الحركي فيحيز للعصو اتخاذ تدابير تخالف أحكام الاتفاقيات ولا تدخل ضمن الممارسات التقليدية للدولة .

ويدخل في إطار هذه الاستثناءات، اتخاذ إجراءات معارضة لشرط الدولة الأولى بالرعاية كنتيجة لتوقيع الدولة على اتفاقية لمنع الإردواح الصربي . وكذلك القيام بتصرفات تتعارض مع المعاملة الوطنية هدف ضمان القرص أو التحصيل العادل والفعال لضرائب الدخل التي تفرض على موردي الخدمات الأجانب.

وتجدر الإشارة إلى أنه من بين هذه الاستثناءات أيضا ما تضمنته اتفاقية الخدمات من نصوص تعفى أطرافها من الالتزام بإتاحة معلومات تحس المصالح الأمية الأساسية للدولة، كما أن الاتفاقية لا تمنع أطرافها من اتخاذ التدابير اللازمة لحماية مصالحها الأمية الأساسية المتعلقة بتوريد

الخدمات سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لتمويل المؤسسات العسكرية، أو ذات الصلة بالمواد الانتحارية أو الانتحارية^١ أو في زمن الحرب.

١١ - الدعم Subsidies:

نظراً لما يترتب على الدعم من تشويه للتجارة الدولية في الخدمات، فقد يست الاتفاقية أنه يتعين على كل طرف من أطراف الاتفاقية إخطار باقي الأطراف بكافة صور الدعم التي تطبقها في مجال الخدمات الوطنية والتي يمكن أن تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على التجارة الدولية في الخدمات، وأنه يتعين الدخول في معارضة يتم تحديد برنامج عملها وإطارها الزمني فيما بعد وذلك بهدف وضع ضوابط للدعم والإعانات بما يكفل تجنب آثار التشوهات التي تنجم عنها، ويستفاد من ذلك أنه تم تأجيل التفاوض بشأن الدعم والإعانات المقدمة للخدمات، إلا أنه طبقاً للمادة (١٥) من الاتفاقية فإنه هناك اعتراف بدور الدعم في برامج التنمية وأحقية هذه الدول في الحصول على معاملة مرمية في هذا الخصوص.

الملاحق القطاعية:

أرفق بالاتفاقية أربعة ملاحق قطاعية تناولت السمات المميزة لأربعة قطاعات خدمية، وهي توصح الأوجه التجارية والفية لهذه القطاعات، وقد نصت المادة (٢٩) من الاتفاقية على اعتبار هذه الملاحق جزءاً لا يتجزأ منها وهي ملزمة لكافة الدول التي تنضم إلى الاتفاقية وتغطي هذه الملاحق الخدمات الآتية^٢:

١ - ملحق الخدمات المالية Annex on Financial Services

يقصد بالخدمات المالية وفقاً لهذا الملحق - خدمات البنوك وتشمل قبول الودائع والإقراض وخدمات التمويل النقدي و لدفع والخصم بجميع أنواعه وتمويل العمليات التجارية والتأجير التمويلي وشيكات المسافرين، والأوامر المصرفية والتأجير في البورصة سواء بورصة الأوراق المالية والصرف الأجنبي وكافة الأوراق المالية القابلة للتداول، والأصول المالية بما فيها

^١ منحصر هذه المواد لأشرف الوكالة الدولية للطاقة النووية، انظر في تفاصيل ذلك، اسامة الحمدوب، مرجع سبق ذكره، ص ١٢٨ - ١٢٩.

^٢ WTO Secretariat, GATS: The General Agreement in Trade in Services & Related Instruments, E/ESCWA / TRANS /1999/WG.1/8,P.P.26-37.

البنوك، وإصدار السندات والوساطة القندية وإدارة الأصول والحفاظ والتأمين وإعادة التأمين والوساطة في التأمين والتي تتضمن أعمال السمسرة والوكالة والخدمات والاستشارات الاكتوارية وتقدير المخاطر وتسوية المطالبات.

أي أنه إجمالاً يمكن القول أنما الخدمات المالية تشمل كل ما يتصل بالبنوك والأوراق المالية والتأمين وإعادة التأمين، باستثناء أنشطة البنوك المركزية أو السلطات القندية وقد كفل هذا الملحق الحق للدول الأعضاء في اتخاذ التدابير التي تراها ملائمة لحماية سرية المعلومات وحقوق المستثمرين والمستأجرين.

٢ - ملحق خدمات النقل الجوي : Annex on Air Transport Services

يحدد الملحق الخدمات التي تدخل في نطاق الاتفاقية وتمثل في خدمات إصلاح وصيانة الطائرات وبيع وتسويق خدمات النقل الجوي وخدمات نظام الحجز الآلي وبمفهوم المحافضة فإن الاتفاقية لا تطبق على ما يعرف بحقوق النقل الجوي الأساسية Hard Rights والتي تتعلق بنقل الركاب والبضائع والبريد^١.

كما تتضمن الملحق أن مجلس التجارة في الخدمات مسئول عن المراجعة الدولية للملحق النقل الجوي كل خمس سنوات للظفر في إمكانية توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية على مجالات أخرى للنقل الجوي لتنماشى مع التطورات في هذا القطاع. كما أن الالتزام باتفاقية الخدمات لا يتعارض مع التزامات الأعضاء القائمة وقت بدء ممارسة منظمة التجارة العالمية لهماها المترتبة على اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف.

٣ - ملحق انتقال الأشخاص الطبيعيين موردي الخدمات في إطار الاتفاقية :

Annex on Movement of Natural Persons Supplying Services Under the Agreement

وكما هو واضح من عنوان الملحق فإن أحكام الاتفاقية تقتصر على انتقالات الأشخاص الطبيعيين من دولة إلى أخرى بصفة مؤقتة بهدف توريد خدمات وبالتالي فإنه ابتداءً من اسم الملحق

^١ لمزيد من التفاصيل حول مفهوم هذه الحقوق انظر.

د. خيرى الحسيني، تقرير ميداني عن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وآثارها على النقل الجوي الدولي وبخاصة في الدول النامية المعالجة العملية، ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، مرجع سبق ذكره، ص ٢٩-٣٥.

فانه يخرج من نطاقه المسائل المتعلقة بالجسدية والبحث عن العمل. وإقامة أو عمل الأشخاص بصمة دائمة في دولة أخرى.

وقد نص الملحق على استمرار تفاوض الأعضاء بهدف تقديم التزامات لتحرير اتصالات الأشخاص الطبيعيين موردي الخدمات.

٤ - ملحق خدمات الاتصالات عن بعد Annex on Telecommunications :

يلزم الملحق الأعضاء بإتاحة كافة المعلومات عن الشبكات وخدمات النقل للجمهور وأسعارها وشروط التراخيص، وذلك إعمالاً لمبدأ الشفافية، كما يؤكد على استخدام موردي الخدمات الأجانب - عند حالة ممارستهم نشاطهم - لشبكات الاتصالات بشروط معقولة وغير تمييزية وبما لا يخل بأمن وسرية المعلومات.

أانيا . الالتزامات المحددة:

وحيث أن الاتفاقية العامة للتجارة والخدمات (GATS) ، لا نص على التحرير الفوري للخدمات وفتح الأسواق في مختلف قطاعات الخدمات، بل يحدد كل طرف من أطراف التعاقد القطاعات التي يرغب في تحريرها، وهذه الالتزامات لا تسري إلا على الخدمات المدرجة في الجداول المقدمة من أطراف التعاقد والتي تتضمن التزامات بتحرير خدمات معينة وتحفظاتهم وشروطهم، وتعرف هذه الالتزامات باسم الالتزامات المحددة - وهذا ما عرضه الاتفاقية في الجزء الثاني منها - مبدأ المعاد للسوق ومبدأ المعاملة الوطنية اللذين يعرض لهما فيما يلي.

١ - مبدأ النفاذ للسوق:

ويهدف هذا المبدأ إلى التخلص تدريجياً من بعض الإحراجات التي ترمي إلى الحد من حرية نقل الخدمات بين أطراف الاتفاقية، وبصفة عامة تحظر المادة (١٦) من الاتفاقية فرض ستة أسواع من القيود:

- أ - تقييد عدد موردي الخدمة الأجانب، سواء كان القيد في صورة حصص كمية أو منح حق احتكار أو امتياز وحيد لتقديم الخدمة لموردين محددين
- ب - وضع حد أقصى لجموع العمليات الخدمية أو إجمالي ناتجها في صورة عددية عكسي شكل حصص.

- ج - تنفيذ عدد الأشخاص الطبيعيين الأجانب الذين يجوز استخدامهم في قطاع معين .
- د - اشتراط شكل قانوني معين أو نوع معين من المشروعات التي يسمح لمورد الخدمة أن يقدمها من خلاله كاشتراط أن تكون هناك فروع للقيام بالعمل المصرفي مثلاً.
- هـ - وضع قيود خاصة برأس المال الأجنبي للمشروع، مثل وضع حد أقصى للمساهمة الأجنبية في رأسمال المشروع، أو وضع حد أقصى للقيمة الكلية للاستثمار الأجنبي لكل شركة على حدة أو لجميع الشركات الأجنبية.
- ويلاحظ أن هذه القيود متغيرة ما لم ينص على خلافها في جداول التزامات الأعضاء.

٢ - مبدأ المعاملة الوطنية.

نصت المادة (١٧) من الاتفاقية أن قطاعات الخدمة المدرجة ضمن جداول التزامات أطراف الاتفاقية، وفي إطار الشروط الواردة بهذه الجداول، فإن كل طرف من أطراف الاتفاقية يجب أن يعامل الخدمات الأحبية والخدمات المحلية، وموردي الخدمات الأجانب والمحليين بلا تمييز ضد الأجنبي. وذلك في ضوء جداول الالتزامات المقدمة من كل طرف من أطراف الاتفاقية.

وبصفة عامة لا يجوز تعديل هذه الالتزامات أو مسحها إلا بعد الاتفاق مع الأطراف المتضررة وتعويضها، ولا يكون ذلك إلا بعد ثلاث سنوات من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ .

ويلاحظ وجود اختلاف جوهري بين المبادئ الحاكمة للاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (GATT) ، وتلك التي تحكم الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، ذلك أن مبدأ الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة الوطنية تحدّاهما يطبقان على كافة المعاملات السلعية إلا إذا كانت هناك استثناءات صريحة. بينما نجد أن نفس المبدأين أقلّ شمولاً في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. فمبدأ الدولة الأولى بالرعاية يشمل مجالات يحددها لكل طرف من أطراف الاتفاقية على أساس قائمة سلبية، أي أن الاتفاقية تسري على كافة الخدمات ماعدا التي يدرجها كل أطراف الاتفاقية في هذه القائمة.

أما المجالات التي يشملها مبدأ المعاملة الوطنية فيقوم على أساس قائمة إيجابية. أي أنها لا تسري إلا على القطاعات الواردة في هذه الجداول. كما أن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات

تستحدث التزاما جديدا غير موحود في الجات وهو التزام المقاد للسوق الذي يحدد مداه بقائمة إيجابية^١.

وبين الجدول رقم (٢٥) شكل ومثال الجدول الالتزامات المحددة (الالتزامات أفقية وقطاعية) كما بين الجدول رقم (٢٦) نسبة القطاعات المشمولة بالالتزامات محددة .

^١ برنارد هوكممان وكارلوس براجا، اتفاقية الخدمات والمول العربية، منشورد سعيد الجدر (محرر)، مرجع سبق ذكره، ص ٢٣٣.

جدول رقم (٢٥)

شكل ومثال لجدول الالتزامات المحددة

| التزامات | واسطة التوريد | شروط وقود بعدد دخول السوق | شروط وتغطيات بشأن المعاملة الوطنية |
|--|---|--|---|
| التزامات أجنبية (أي لكافة القطاعات) | توريد عبر الحدود | ((لا يوجد)) | مثل : "لا يوجد" غلاف التدابير الصربية التي ينتج عنها فروق في المعاملة بالنسبة لمنتجات البحوث والتطوير |
| | استهلاك في الخارج | ((لا يوجد)) | مثل : "غير مثبت" بالنسبة للدعم والحوافز الصربية والحصص الخريبي. |
| وجود تجاري (استثمار) أجنبي مباشر | مثل : الحد الأقصى لحقوق الملكية الأجنبية بنسبة ٤٩% | مثل : "غير مثبت" بالنسبة للدعم يلزم بموجب القانون من الحصول على الموافقة بصدد نسب حقوق الملكية التي تزيد على ٢٥% الاستثمارات الجديدة التي تزيد على "ص" مليون | |
| دخول مؤقت لأشخاص طبيعيين | مثل : "غير مثبت" باستثناء ما يلي : التغطيات داخل الشركة للمسؤولين التنفيذيين وكبار المديرين والموظفين المتمسكين مع مراعاة اعتبار الاحتياجات الاقتصادية بالنسبة للإقامة التي تزيد عن سنة واحدة، وبأسمي الخدمات (موظفي المبيعات) حتى ثلاثة أشهر | | مثل : "غير مثبت" فيما عدا ذات الأشخاص الطبيعيين المشتر إليهم في خانة دخول السوق. |
| للتزام محدد مثل : خدمات هندسية معمارية | توريد عبر الحدود | مثل : " الوجود التجاري لازم" | مثل : "غير مثبت" |
| | استهلاك في الخارج | مثل : "لا يوجد" | مثل : "لا يوجد" |
| وجود تجاري (استثمار) أجنبي مباشر | مثل : "يجب أن يحتفظ الموظفون المحليون بنسبة ٢٥% من وظائف الإدارة العليا" | | مثل : "غير مثبت" |
| دخول مؤقت لأشخاص طبيعيين | مثل : "غير مثبت" كما ذكر في عاينه "الالتزامات الأجنبية" | | مثل : "غير مثبت" كما ذكر في خانة "الالتزامات الأجنبية" |

Source: Hoekman, Bernard. (Tentative First steps . An Assessment of the Uruguay Round Agreement on Services) Paper for W.B. Conference (The Uruguay Round & Developing Countries) January 1995, P.6.

جدول رقم (٢٦)

الشمولية القطاعية للالتزامات المحددة (%)

(أو القطاعات المشمولة بالتزامات محددة)

| مصر | البلدان النامية الكبيرة | كل البلدان الأخرى | بلدان الدخل المرتفع | دخل السوق |
|-------|----------------------------|----------------------|------------------------|---|
| ١٦,٧٧ | ٢٩,٦ | ١٥,١ | ٥٢,٣ | "المجموع" المتوسط (قطاعات/وسائل كسبة من مجموع قائمة GNS)* |
| ١٠,٤٨ | ١٧,١ | ٩,٤ | ٤٠,٦ | متوسط الشمولية (قطاعات/وسائل كسبة من مجموع قائمة GNS)* مرجحة بعاملَي الافتتاح ومقياس التثبيت |
| ٦٢,٥ | ٥٧,٧ | ٦٢,٣ | ٧٦,٢ | بمجموع الشمولية (كسبة من المجموع المتوسط) |
| ٤٧,١ | ٣٩,٧ | ٤٧,٣ | ٥٦,٤ | بند "لا قيود" كسبة من العرض الكلي (بلون قياس) |
| ٢,٩ | ١٠,٩ | ٦,٧ | ٣٠,٥ | بند "لا قيود" كسبة من مجموع قائمة GNS |
| | | | | العملة الرخية |
| ١٦,٧٧ | ٢٩,٦ | ١٥,١ | ٥٢,٣ | "المجموع" المتوسط (قطاعات/وسائل كسبة من مجموع قائمة GNS)* |
| ١١,٥٩ | ١٨,٨ | ١٠,٢ | ٤٣,٤ | متوسط الشمولية (قطاعات/وسائل كسبة من مجموع قائمة GNS)* مرجحة بعاملَي الافتتاح ومقياس التثبيت |
| ٦٩,٧ | ٦٣,٥ | ٦٧,٥ | ٧٩,٥ | بمجموع الشمولية (كسبة من المجموع المتوسط) |
| ٦١,٥ | ٤٩,٣ | ٦٠,٤ | ٦٥,١ | بند "لا قيود" كسبة من العرض الكلي (بلون قياس) |
| ١٠,٣ | ١٤,٦ | ٨,٥ | ٣٥,٣ | بند "لا قيود" كسبة من مجموع قائمة GNS |
| | | | | بنود التذكير |
| ٢,٩ | ١٠ | ٦,٤ | ٢٨ | "لا قيود" على دخول السوق والعملة الوطنية كسبة من مجموع قائمة GNS |

Source: Ibid.P.7

وهكذا نجد أن الاتفاقية العامة بشأن التجارة في الخدمات (GATS) لا تتضمن أحكاماً
تتضمن معاملة تفضيلية للدول النامية على النحو الوارد بأحكام الجزء الرابع من اتفاقية الجات
باستثناء ما تتضمنه المواد الثالثة والرابعة والخامسة منه

فالمادة الثالثة والخاصة بالشغالية تطالب الدول المتقدمة بإنشاء نقاط اتصال لتسهيل
استفادة موردي الخدمات في الدول النامية من المعلومات المتعلقة بالحوادث التجارية والقياس

لخدمات محددة وكذلك متطلبات التسجيل والاعتراف والحصول على المؤهلات التخصصية بالإضافة إلى مدى توافر تكنولوجيا الخدمات.

كما أن المادة الرابعة التي تقضي بضرورة تسهيل مشاركة الدول النامية على نحو متزايد في التجارة الدولية للخدمات، وذلك من خلال إلزام الدول المتقدمة بتسهيل حصول الدول النامية على التكنولوجيا على أساس تجاري، لتحسين الاستفادة من قنوات التوزيع وشبكات المعلومات وتحفيز الفاذا إلى السوق في قطاعات الخدمات التي تصدرها هذا بالإضافة إلى ما قدمته المادة الخامسة في شأن التكامل الاقتصادي وكذا المادة السابعة في القبول التي تهدف إلى المحافظة على توازن ميزان المدفوعات فضلاً عما أقرته المادة الخامسة عشر حيث أقرت دور الدعم في برامج التنمية في الدول النامية وذلك على النحو الذي فصلناه فيما سبق

وثمة معاملة خاصة للدول النامية في إطار هذه الاتفاقية تتضمنها المادة التاسعة عشر من الاتفاقية، حيث سمحت للدول النامية بأن تقدم قدرًا من الالتزامات المحددة أقل من مثيله في الدول الصناعية المتقدمة^١

موقف مفاوضات تحرير الخدمات بعد الاجتماع الوزاري بمراكش ١٩٩٤-

بالرغم من النهاية البائسة لجولة أورجواي إلا أن هناك مجموعة من الموضوعات لم تحسم في إطارها وعقد توقيع الوثيقة الختامية بمراكش في أبريل ١٩٩٤ تم الاتفاق على استمرار المفاوضات لتحرير قطاع الخدمات من خلال استمرار المفاوضات لفترات إضافية على أساس اختياري أي بين الدول التي ترغب في ذلك. لتحسين الالتزامات المحددة المقدمة في القطاعات الآتية:

١ - قطاع الخدمات المالية:

تم الاتفاق على استمرار التفاوض بشأنه لمدة ستة شهور من تاريخ صياغة اتفاقية منظمة التجارة العالمية أي تبدأ من يناير ١٩٩٥ وتنتهي في نهاية شهر يونيو ١٩٩٥ والهدف من استمرار

^١ لمزيد من التفاصيل حول هذه المعاملة التفضيلية للدول النامية انظر:

المركز الإسلامي لتنمية التجارة، جولة أورجواي، تجارة الخدمات، الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي، مرجع سبق ذكره، ص ٨٥-٨٧

المفاوضات تمسّين العروض المقدمة من الدول الأعضاء وتحديد الموقف النهائي من استثناء الدولة الأولى بالرعاية وعلى أن تعرض الترتيبات على مجلس التجارة في الخدمات وتصبح ملزمة إذا أقرها المجلس.

وقد انتهت المفاوضات إلى اتفاق مؤقت بشأن تحرير تجارة الخدمات المالية بين أعضاء منظمة التجارة العالمية اعتباراً من ١٩٩٦/٧/١ إلى ١٩٩٧/١٢/٣١ دون مشاركة الولايات المتحدة الأمريكية التي رفضت تطبيق شروط الدولة الأولى بالرعاية على الأنشطة الجديدة في مجال الخدمات المالية التي تبدأ الدول في ممارستها في الأراضي الأمريكية من أول يوليو ١٩٩٥.

والحقيقة أنه على الرغم من عدم موافقة الولايات المتحدة الأمريكية على اتفاقية تحرير تجارة الخدمات المالية وعدم مشاركتها فيها فإن المفاوضات لم تفشل وذلك نتيجة نجاح دول الاتحاد الأوروبي في توحيد صفوف الدول الأخرى في مواجهة الموقف الأمريكي وبالتالي في التوصل إلى اتفاق مؤقت على أمل أن تعيد الولايات المتحدة النظر في موقفها^١.

وبالفعل وافقت الولايات المتحدة على تطبيق مبدأ الدولة الأولى بالرعاية، وبالتالي تم التوصل إلى اتفاق لتحرير قطاع الخدمات المالية. وقد اتفقت سبعون دولة تمثل أسواقها المالية نحو ٩٥٪ من الأسواق المالية على مستوى العالم، لتحرير تجارة الخدمات المالية والمصرفية والتأمينية وذلك في الثالث عشر من شهر ديسمبر ١٩٩٧ وعلى أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ مع بداية عام ١٩٩٩^٢ وتجدر الإشارة إلى أن تسعة دول عربية وقعت على هذه الاتفاقية هي: البحرين، جيوتي، مصر، الكويت، موريتانيا، المغرب، قطر، تونس، الإمارات العربية المتحدة

٢ - قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية:

نظراً لأن هذا القطاع مملوك للدولة في معظم دول العالم، فلم تقدم معظم الدول عروضاً بتحرير التجارة في القطاع ولما كانت الدول المتقدمة تتمتع بحرة نسبية في القطاع فهي تنسك

^١ تقرير اللجنة الدائمة لمجموعة أوروحيواي، تقرير بشأن الاجتماع الأول للجنة الفرعية للخدمات، بتاريخ ٩ أكتوبر ١٩٩٥

^٢ البنك الأهلي المصري، توقيع مصر اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، الشيعة الاقتصادية العدد الرابع المجلد الخمسون، ١٩٩٧، ص ٣٠

بتحريره. ولهذا تم الاتفاق على تشكيل مجموعة للتفاوض بشأن تحرير هذا القطاع بعد اتفاق مراكشي وحتى ٣٠ أبريل ١٩٩٦ وقد شارك في هذه المفاوضات سبع وعشرون دولة من بينها مصر إلا أنه لم يتم التوصل إلى اتفاق محدد خلال هذه الفترة.

ويرجع سبب تعثر المفاوضات في أبريل ٩٦، لعدم قبول الولايات المتحدة حينئذ - العروض المقدمة من ٤٨ دولة وقبولها لعروض عشرون دولة فقط - وعلى ذلك بدأت جولة أخرى من المفاوضات توصلت في نهايتها ثمان وستون دولة يمثل نصيبها نحو ٩٠٪ من إيرادات الاتصالات العالمية إلى اتفاق لتحرير التجارة الدولية في الاتصالات وذلك عام ١٩٩٧ واتفق على أن تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ من بداية ١٩٩٨. ومن المتظر أن يؤدي هذا الاتفاق إلى انفتاح أسواق الاتصالات في الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أمام المنافسة والاستثمارات الأجنبية^١.

وتجدر الإشارة أن دولتين عربيتين فقط وقعت على هذا الاتفاق هما المغرب وتونس.

٣ - انتحال العمالة:-

ركزت الاتفاقية على تحرير انتقال ذوى الياقات البيضاء وأغفلت ذوى الياقات الزرقاء، لذا طالبت الدول النامية بفتح باب التفاوض حول حرية انتقال الأيدي العاملة، وبالفعل تم الاتفاق على تشكيل لجنة للتفاوض بهذا الخصوص وعلى أن تبدأ أعمالها في مايو ١٩٩٤ وأن تقدم تقريرها بعد عام من بدء أعمالها إلى مجلس التجارة في الخدمات. وجدير بالذكر أن هذه المفاوضات لم تسفر عن نتائج إيجابية لصالح انتقال الأيدي العاملة لشدد الدول المقدمة في فتح أسواقها أمام عمالة الدول المتخلفة، وتم الاتفاق على تأجيل التفاوض بشأنها إلى جولة المفاوضات القادمة المزمع بدؤها عام ٢٠٠٠.

٤ - قطاع النقل البحري:-

لاشك أن تكلفة النقل تعكس على أسعار السلع محل البادل الدولي، وإن قيام الدول بدعم قطاع النقل البحري بخفض أسعار صادراتها وبالتالي منحها ميزة تنافسية في الأسواق

^١ البنك الأهلي المصري، تحرير التجارة الدولية في الاتصالات، البشرة الاقتصادية، العدد الأول اشلد الخمسون ١٩٩٧، ص ٤٤-٤٥.

الدولية، لذا تسمى الدول الأوربية لتحرير قطاع النقل البحري، في حين أن الولايات المتحدة الأمريكية تتخذ موقفا مغايرا للموقف الأوربي لعدم تخمها بميرة تنافسية في قطاع النقل البحري، ونظرا لاختلاف المصالح الأوربية والأمريكية فيما يتعلق بقطاع النقل البحري لم يتم التوصل لاتفاق بشأنه خلال جولة أورجواي، لذا فقد تقرر مد المفاوضات اعتبارا من مايو ١٩٩٤ حتى نهاية يونيو ١٩٩٦ بغية التوصل إلى اتفاق في هذا المجال، كما وقد انتهت هذه الفترة دون الوصول إلى اتفاق، وتم الاتفاق في ٢٨ يونيو ١٩٩٦ على تعليق المفاوضات بشأن خدمات النقل البحري حين بدء جولة جديدة من المفاوضات (٢٠٠٠ - ٢٠٠٤) وهذا هو موضوع البحث التالي.

الخلاصة :

تتكون الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات من ستة أجزاء، يختص الجزء الأول منها بتحديد نطاق سريان الاتفاقية وتعريف الخدمات وهو يفرق بين أربعة أعماط للتجارة الدولية للخدمات وفقا لمط تادية الخدمة:

توريد الخدمات عبر الحدود، الاستهلاك الخارجي، التواجد التجاري، وتوريد الخدمة من خلال تواجد الأشخاص الطبيعيين.

ويتناول الجزء الثاني الالتزامات العامة. وتتضمن مجموعة من الالتزامات تمثل في: شرط الدولة الأولى بالرعاية - الشفافية - زيادة مشاركة الدول النامية - والتكامل الاقتصادي والتنظيم المحلي والاعتراف - والاحتكارات وموردو الخدمات الوحيدون، والمدفوعات والتحويلات والمشتريات الحكومية والامتثالات العامة والدعم. كما تصم الاتفاقية أربعة ملاحق قطاعية تشمل الخدمات المالية والنقل الجوي والاتصالات عن بعد وانتقال الأشخاص الطبيعيين موردو الخدمات.

أما الجزء الثالث فيتعلق بالالتزامات المحددة فتضمن مبدأي الفاذ للسوق والمعاملة الوطنية

يسمى يعرض الجزء الرابع من الاتفاقية التحرير التدريجي. ويبين الجزء الخامس الأحكام التنظيمية. أما الجزء السادس فيعرض الأحكام الختامية.

وقد عرض هذا البحث لموقف تحرير الخدمات بمدة الاجتماع الوزاري بمراكش عام ١٩٩٤ وتبين انه تم الاتفاق على استمرار المفاوضات على أساس اختياري لتحسين الالتزامات المحددة المقدمة في قطاعات الخدمات المالية والاتصالات وانتقالات العمالة والنقل البحري وقد تم التوصل إلى اتفاق في الثلاثة خدمات الأولى أما النقل البحري فلم يتم التوصل إلى اتفاق بعد وتم تعليق المفاوضات حين بدء الجولة التالية من المفاوضات. وفي هذا ما بدعونا للتعرف على ما تم في مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري وهنا موضوع البحث الثاني:

المبحث الثالث

مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري

من المعلوم أن موضوع تحرير التجارة الدولية في الخدمات عرض أثناء التحضير لجولة أورجواي في عام ١٩٨٢، ونوقش في تلك الجولة التي امتدت من عام ١٩٨٢ وحتى ١٩٩٣. وقد انتهت الجولة بملاد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات على النحو السابق بيانه. وقد كان النقل البحري من القطاعات التي لم يتم الاتفاق بشأنها في إطار جولة أورجواي.

وقد تضمن الإعلان الوزاري في ختام جولة مراكش مد أجل المفاوضات بشأن خدمات النقل البحري اعتباراً من مايو ٩٤ وحتى ٣٠ يونيو ٩٦. بهدف التوصل إلى اتفاق في هذا المجال، إلا أن هذه المفاوضات لم تحقق النتائج المرجوة منها وتقرر تعليق المفاوضات في ٢٨ يونيو ٩٦، على أن يعاد التفاوض بشأن النقل البحري مرة أخرى في جولة المفاوضات القادمة التي من المقرر أن تبدأ مع بداية عام ٢٠٠٠ وتنتهي عام ٢٠٠٤.

أي أنه أجريت مفاوضات تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري مرتين. كانت خلال جولة أورجواي في الفترة (٩٣/٨٦) والثانية في الفترة من مايو ٩٤ وحتى يونيو ٩٦، ولم يتم التوصل إلى اتفاق لتحرير خدمات النقل البحري.

تري ما هو سبب فشل مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري في المراتين؟ هذا ما سيجيب عنه هذا البحث:

- أولاً - مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري أبان جولة أورجواي (٩٣/٨٦).
- ثانياً : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بعد إعلان مراكشي (مايو ٩٤/يونيو ٩٦).

أولاً : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري أبان جولة أورجواي (٩٣/٨٦):

أحرزت مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري خلال جولة أورجواي، وقد كان عدم التوصل إلى اتفاق بشأن النقل البحري. إحدى أخريات العقبان التي تعترض ختام الجولة، حيث ظهرت صعوبات همة حالت دون التوصل إلى اتفاق بشأن تحرير خدمات قطاع النقل البحري، وبصفة خاصة فيما يتعلق بخدمات الملاحة الدولية ما اصطلح على تسميته Blue Water (تتميزاً لها عن الملاحة الساحلية Cabotage)

حيث كانت الصعوبات في مجال استخدام تسهيلات الموانئ والنفاذ إليها وكذا مجال الخدمات المساعدة كالشحن والتفريغ والتوكيلات ومقدمي بضائع الشحن وما شابه ذلك من خدمات أقل حدة، وغفلت تلك الصعوبات أساساً في نفاذ موردي الخدمات الأجانب إلى السوق. ولم يكتب للمفاوضات النجاح لغياب التزامات القوى العظمى الذي أدى إلى المثل في التوصل إلى ما اصطلح على تسميته بالنكتل الحرج (Critical Mass) للدول الرئيسية في النقل البحري الذي يمكنه الوصول لاتفاق بشأن تحرير خدمات النقل البحري^١.

ويرجع بعض خبراء منظمة التجارة العالمية سبب فشل المفاوضات أثناء جولة أورجواي إلى صبين رئيسين:

أولهما مقاومة محترفي النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وثانيهما : هو موقف الولايات المتحدة المناوئ لتحرير خدمات النقل البحري واستغلال الاتحاد الأوربي لهذا الموقف تكتيكياً للاستفادة به في المساومة على إبقاء قطاع الصوتيات والريثات خارج حظيرة الاتفاقية العامة لتحرير الخدمات^٢. وذلك على النحو الذي نفضله فيما يلي:

١ - ونرجع أسباب مقاومة محترفي النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات إلى ما يلي:

^١Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, Paper presented, to Expert Group on WTO Agreement on Maritime & Air Transport Services in Arab Region, held in Beirut. 9-11 June 1999. P.2.

^٢Ibid., P.2.

أ - إحساس بحترق النقل البحري بخصوصية هذا القطاع، وهذه الخصوصية أفررت أداة قانونية وتنظيمات خاصة بالقطاع، بالإضافة إلى تقيته المحددة وبالتالي فهم يشعرون صعوبة معاملته بنفس الأسس التي تعامل بها باقي القطاعات الخدمية.

ب - التخوف من مخاطر تحول الممارسات العملية إلى قوانين وتشريعات في ظل الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، وعلى سبيل المثال فإن ملاك السفن يتخوفون من أن عدم إزالة القيود الموحدة من خلال العروض المقدمة من الدول (نظام حجز البضائع مثلاً) سيؤدي إلى اكتسابها الشرعية وسيعترف بها كقانون.

ج - كما يعترض بحترق النقل البحري على إدراج النقل البحري في إطار الاتفاقية العامة للخدمات، تأسيساً على تخوفهم من مغبة المقايضة على قطاع آخر في إطار مفاوضات أكبر لتحرير الخدمات.

والحقيقة أن مثل هذه المقايضة ممكنة، وحيث أن الولايات المتحدة قاومت عدم تحرير خدمات النقل البحري مع الاتحاد الأوروبي بعدم تحرير قطاع الصوتيات والمرئيات، ومن وجهة نظر ملاك السفن أنه لا يوجد ما يمنع من التوسع في التزامات النقل البحري للمقايضة على التوسع في التزامات قطاع آخر.

د - يعتقد بحترق النقل البحري بأن الاتفاقيات الثنائية تمكنهم من الحصول على مزايا أكثر من تلك التي يحصلون عليها من الاتفاقيات متعددة الأطراف.

هـ - السبب الأخير لإعادة ملاك السفن تحديدًا لظام الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، هو عدم وضوح موقف المؤتمرات الملاحية في ظل هذه الاتفاقية، وكذلك المخاطر التي يمكن أن تفرضها القواعد المنظمة للمنافسة في ظل هذه الاتفاقية على أنشطة المؤتمرات الملاحية والتحالفات والكونسورتي.

٢ - موقف الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي من الاتفاقية.

وما لاشك فيه أن مشغلي النقل البحري من خلال أنشطتهم متعددة الجنسية، وتجمعاتهم وتحالفاتهم، هم متأثر في صياغة مواقف دولهم من الاتفاقية.

وتعاني الولايات المتحدة - بصفتها خاصة - من صعوبات سياسية في تحرير خدمات النقل البحري، لقوة قطاع النقل البحري كجماعة ضغط لها من جهة، ولضعف مركزها التنافسي في هذا المجال من

جهة أخرى. والحقيقة أن النقل البحري الأمريكي لا يستطيع الصمود أمام المنافسة الخارجية وضعف مركزها التنافسي في هذا المجال يثير قلق مؤسسة الرئاسة الأمريكية منذ عهد الرئيس جيمي كارتر. ففي خطاب موجه منه إلى السيد جون مرق رئيس اللجنة الفيدرالية للنقل البحري بتاريخ ٢٠ يوليو ١٩٧٩ بين أن صناعة النقل البحري الأمريكي تواجه مستقبل غير مؤكد ، فالشركات الحظية الأمريكية تتعرض لمنافسة عنيفة من أساطيل الدول الأخرى. وقد أفلست شركتان أمريكيتان في عام ٧٨. وأن أسطول نقل البضائع الصلب الذي يرفع العلم الأمريكي أقل من أن يواجه المنافسة العالية ومجال عمله محصور فقط في التجارة الساحلية ويتكون من ١٩ سفينة منها ١٣ سفينة أعمارها تتجاوز ٣٠ عاما وهذا الأسطول يقل ٢٪ من تجارة الصلب الحاف الأمريكية، أما صناعة بناء السفن فهي غير قادرة على كسب أوامر بناء سفن جديدة تكفي للحفاظ على طاقتها المستقلة حاليا وبسطة فان الأسطول الأمريكي في عام ١٩٥٠ كان يتكون من ١٢٢٤ سفينة وتناقص في عام ١٩٧٩ إلى ٥٨٢ سفينة تمثل ٥٪ فقط من التجارة الخارجية الأمريكية^١ والحقيقة أن المركز التنافسي للنقل البحري الأمريكي لم يتغير بالرغم من جهود الحكومات المتعاقبة ودعمها المتواصل له ويتبين ذلك من ارتفاع تكلفة النقل البحري وارتفاع التكاليف الأمر الذي حدا بالولايات المتحدة على الص في كل اتفاقية من اتفاقيات المعونة على اشتراط نقلها على سفن أمريكية. وبكفي ان تشير الى ان حمولة الاسطول الامريكى كانت تمثل نحو ٤٠٪ من حمولة الاسطول العالمى عام ١٩٩٤، وتوالى انخفاض هذه النسبة حتى بلغت نحو ٤٪ عام ١٩٩٢^٢

ويعرض الجدول التالي لمقارنة بين أجور الطاقم في الولايات المتحدة والدول الأخرى في النوعيات المختلفة من السفن

1 White House Lines up with shippers in opposition to closed comperences, Cargo Sharing; OKS shipper councils, American Shipper August, 1987, P.P 2-4.

2 General Accounting Office, Maritime Industry: Cargo Reference Laws , Estimated Costs & Effects , Report to Congress Requesters, November 1994. P.P.26-27.

جدول رقم (٢٧)

مقارنة بين أجور الطاقم في الولايات المتحدة والدول الأخرى
في النواعيات المختلفة من السفن

| نوع السفينة | جنسية السفينة | تكلفة الطاقم بالدولار | عدد الطاقم |
|----------------------------|------------------|-----------------------|------------|
| <u>خاويات حديثة وكبيرة</u> | الولايات المتحدة | \$ ٩,٨٠٠-١١ | ٢١ |
| | أوروبا | ٢,٢-٣,١ | ١٦-١٨ |
| | آسيا | ١,٤-٣ | ١١-١٨ |
| | أعلام الملائمة | ١,٤-٢,١ | ١٨-٢٢ |
| <u>الخاويات القديمة</u> | الولايات المتحدة | ١٣,٢-١٣,٣ | ٣٥ |
| | أوروبا | ٢,٢-٤ | ١٨-٢١ |
| | آسيا | ١,٢-٢ | ١٧-٢٦ |
| | أعلام الملائمة | ١,٤-٢,٢ | ٢٤-٢٦ |
| <u>سفن الضخامة العامة</u> | الولايات المتحدة | ١٢,٧-١٣,١ | ٣٤ |
| | أوروبا | ٢,٥-٤ | ٢١-٢٦ |
| | آسيا | ١,٢-١,٤ | ١٨-٢٦ |
| | أعلام الملائمة | ١,٢-٢,١ | ٢٥-٢٦ |
| <u>قصب الجاف</u> | الولايات المتحدة | ١,٤-١,٥ | ٢١ |
| | أعلام الملائمة | ١,٩ | ٢٥ |
| <u>نقلات البترول</u> | الولايات المتحدة | ٩,٢-١٠ | ٢٦ |
| | أعلام الملائمة | ١,٩ | ٢٦ |

Source: Maritime Administration, Cited from, General Accounting office, Maritime Industry: Cargo Preference Laws, Estimated Costs & Effects, Report to Congressional Requesters, November 1994, P 12.

يتضح من الجدول عاليه أن أجور الطاقم في سفن الخاويات الحديدية الأمريكية تبلغ نحو أربعة أضعاف أجور الطاقم في أوروبا وأكثر من خمسة أضعاف أجور الطاقم في الآسيان، ونحو ستة أضعاف أجور الطاقم في دول أعلام الملائمة. ولا يقتصر الأمر على سفن الخاويات الحديدية بل أن مقارنة أجور الطاقم في الولايات المتحدة في باقي نواعيات السفن تكشف بشكل أوضح عن ضعف المركز التنافسي للولايات المتحدة في مجال النقل البحري.

كما يوضح الجدول التالي تقدير تكاليف تفصيل الناقلين الوطنيين بالولايات المتحدة في

الفترة من (٥٩-٩٣)

جدول رقم (٢٨)

تقدير تكاليف تفضيل المقيمين بالولايات المتحدة

بالفترة من (٨٩ - ٩٣)

القيمة بالمليون دولار بأسعار سنة ٩٣

| الجهة | ٨٩ | ٩٠ | ٩١ | ٩٢ | ٩٣ |
|-------------------------|-----|-----|------|-----|-----|
| الدفاع | ٣٧٦ | ٣٥٣ | ٩٦٩ | ٣٥٢ | ٣٦١ |
| الزراعة | ١٦٦ | ١٢١ | ١١٧ | ١٢٠ | ٢٦٤ |
| الوكالة الدولية للتنمية | ٢٧ | ٢٥ | ١٣ | ١٣ | ٣٨ |
| إدارة النقل البحري | ٥٠ | ٢٤ | ٣٦ | ٥٢ | ٦٢ |
| المجموع | ١ | ٤ | — | ٢ | ٢ |
| الإجمالي | ٦٢٠ | ٥٢٧ | ١١٣٥ | ٥٣٩ | ٧٢٧ |

Source: Data submitted to the office of management budget, federal budgets, Aid, and GAO's analysis of data from DOE. Cited from , general Accounting office, Op. Cit.,p. 12.

وبالإضافة إلى ذلك ، فإن الولايات المتحدة تقدم دعماً كبيراً للملاك ومشغلي النقل البحري ، علي الحو الذي ستفصله فيما بعد .

وتأسيساً على ما تقدم ، لم تتمكن من تقديم التزامات لتحريره في إطار جولة أورجواي، إلا أنها استطاعت قبل انتهاء الجولة من تقديم عرض محدد لتحرير استبعدت منه السلع العسكرية الممولة من المعونة الاقتصادية، والمبيعات العسكرية والمشتريات الحكومية من التزامات التحرير، وبالتالي أصبحت التزاماتها لا تمثل سوى ٢,٥٪ من إجمالي النقل البحري الأمريكي^١. وبالتالي باتت من الصعب مقاومته من قبل جماعات الضغط بقطاع النقل البحري الأمريكي.

أما الاتحاد الأوروبي فقد استمر الموقف الأمريكي المناوئ لتحرير خدمات النقل البحري، إذ حاول الضغط على الولايات المتحدة لتقديم عرضها لتحرير هذا القطاع، وعندما قدمت عرضها وصفه بأنه ليس له قيمة تجارية Non Commercial Value مثله مثل باقي عروض الدول النامية.

^١ ريان احمد عبدالله الوكيل ومحمد محمد علي إبراهيم، الآثار الاقتصادية لجولة أورجواي على قطاع النقل البحري العربي، ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، بيروت ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩ ، ص ٩

والحقيقة أن الاتحاد الأوروبي كان يهدف من وراء ذلك مقايضة عدم تحرير قطاع النقل البحري بقطاع الصوتيات والمرئيات واستخدامه كورقة ضغط في باقي مجالات التفاوض وأهمها الدعم والطيران وحقوق الملكية الفكرية وقد نجحت خطة الاتحاد الأوروبي وسحبت الولايات المتحدة عرضها.

أما بالنسبة لموقف باقي الدول من قضية تحرير النقل البحري، نجد أن معظم الدول الرئيسية في النقل البحري وخصوصاً دول جنوب شرق آسيا وأمريكا الجنوبية لم تشعر بالحاجة إلى تقديم التزامات ذات قيمة، لإدراكهم أن اللاعب الرئيسي وهو الولايات المتحدة لن يقدم عرضاً. وفي هذه الحالة فإن قيام تلك الدول بتقديم عروض ذات قيمة معناه اختلال في التوازن.

وفي ضوء ما تقدم وبالرغم من تقديم اثنين وثلاثين دولة لالتزامات محددة في جداولها لتحرير قطاع النقل البحري على أساس شرط الدولة الأولى بالرعاية (MFN)، فقد فشلت مفاوضات تحرير هذا القطاع في إطار جولة أورجواي وقد انعكس عدى ذلك في الإعلان الوزاري عن المفاوضات في مجال النقل البحري حيث اتفق على استمرار المفاوضات بشأنه على أساس اختياري، بهدف التوصل إلى جداول التزامات محددة في مجالات خدمات النقل البحري والخدمات المساعدة والمفاد إلى الموانئ واستخدام تسهيلاتهما. وقد تم تشكيل مجموعة عمل Negotiating Group on Maritime Transport Services للتفاوض في شأن تحرير خدمات النقل البحري وذلك اعتباراً من مايو ٩٤ وعلى أن تنتهي إلى تقرير نهائي بشأنها في موعد غايته ٣٠ يونيو ٩٦.

تري ماذا دار في هذه المفاوضات ولماذا انتهت بالفشل هي الأخرى هذا ما توضحه النقطة التالية:-

ثانياً : مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بعد إعلان مراكش (مايو ٩٤ - يونيو ٩٦):

ونتيجة لكون المفاوضات مستمرة على أساس اختياري فقد شاركت اثنين وأربعون دولة بخيف، من خلال مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري (NGMTS) وذلك في الفترة من مايو ١٩٩٤ وحتى يونيو ١٩٩٦ التي عقدت سبعة عشر اجتماعاً في خلال تلك الفترة للوصول إلى اتفاق لتحرير خدمات النقل البحري .

وقد اتفقت على انه ايمان فترة التفاوض لا داعي لاستمرار الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية، ومن القواعد المتفق عليها في هذه المفاوضات انه يجوز لأي دولة من الدول تحسين أو تعديل أو سحب أية التزامات لتحرير هذا القطاع والتي سبق لها تقديمها أثناء مفاوضات جولة أورجواي دون التزام بالتعويض^٩، وفي حالة التوصل إلى اتفاق في هذه المفاوضات، سيتم إدراج نتائج مداول التزامات الدول بل ستصبح جزءاً من الاتفاقية، وسيتم تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية (MFN) ، وتتوقف أية استثناءات من تطبيقه. كما تقرر ضرورة إحجام الدول المشاركة في المفاوضات عن اتخاذ أية إجراءات تؤثر على التجارة في خدمات النقل البحري، فيما عدا الإجراءات التي تستهدف تدعيم وتحسين تحرير التجارة في تلك الخدمات. وذلك إلى أن يحين تاريخ تنفيذ نتائج المفاوضات مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري

وطبقاً للإعلان الوزاري، فإن من مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري تركز على ثلاثة أعمدة Parils رئيسية. كما أوضحت مجموعة التفاوض على خدمات النقل البحري انه ينطوي تحت كل منها مجموعة من الأنشطة الفرعية وفقاً لما يلي:

١ - الملاحة الدولية وتتضمن أنشطة نقل الركاب والبضائع باستثناء الملاحة الساحلية.

٢ - الخدمات المساعدة وتشمل:

أ - تداول البضائع : ويقصد به عمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة، عمليات ربط وحل البضائع، عمليات استلام وتسليم وحفظ البضائع قبل الشحن وبعد التفريغ ولا تتضمن الأنشطة المباشرة للأحواض المستقلة تنظيمياً.

ب - خدمات التخزين Storage & Warehousing Services

ج - خدمات التخلص الجمركي Customers Clearance Services

وتتضمن إلغاء الإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصدير أو الاستيراد أو نقل البضائع.

د - خدمات محطات الحاويات وملحقاتها. : Container Station & Depot ويقصد بها الأنشطة المتعلقة بتخزين الحاويات سواء داخل الميناء أو في ملاحق خارجية سواء الفارغة أو المملوءة وإصلاح الحاويات وقبضتها للشحن.

^٩ يلاحظ أن التعويض في حالة سحب التزام يكون تعويضاً غير مادي وإنما يكون التعويض بتقديم التزامات إضافية في قطاع آخر.

هـ - خدمات الوكالات الملاحية Maritime Agency Services: ويشرح تحتها أنشطة التسويق وبيع النقل البحري والخدمات المتصلة به والتصرف نيابة عن الأصل.

و - خدمات مقدمي البضائع Maritime Freight Forwarding Services ويقصد بها تنظيم عملية الشحن بالنيابة عن الشاحن أو المستندات المتعلقة بها.

٣ - خدمات الموانئ:

والمقصود هنا المفاذ إلى الموانئ واستخدام تسهيلاتهما، وتضمن خدمات الموانئ الأنشطة الفرعية الآتية:

- أ - الإرشاد
- ب - القطر
- ج - توريد المؤن والماء والوقود
- هـ - خدمات المياه المطلوبة من كابتن السفينة
- و - المساعدات الملاحية
- ز - خدمات التشغيل الضرورية عند دخول المياه وتنظيم الاتصالات وتوريدات المياه والكهرباء
- ح - تسهيلات الإصلاح الطارئ
- ك - الرسو.

وهذه الأنشطة الفرعية المذكورة ليست على سبيل الحصر ^١ Included but not limited to

وبصفة عامة يمكن التمييز بين اتجاهين في تلك المفاوضات.

الاتجاه الأول:

وتتمثل مجموعة الدول الأوروبية واليابان ، ويستهدف تحرير أكبر قدر ممكن من خدمات النقل البحري، وكذا تحرير النقل الدولي متعدد الوسائط لكونه يطبق بين دول الاتحاد الأوروبي ولا يوجد هناك خلاف على تطبيقه.

الاتجاه الثاني:

وتفود فيه الولايات المتحدة مجموعة الدول النامية، ذلك أن الولايات المتحدة تتخذ موقفًا متشدداً يهدف إلى الوصول لاتفاق لتحرير خدمات النقل البحري لكونها تمانى من ضغوط داخلية من الشركات التي تتمتع بوضع احتكاري وتخشى المنافسة الخارجية، وقد أكد

^١ WTO, Secretariat Draft Schedual on Maritime Transport Services, Informal Note by the Secretariat, WTO, NGMTS, Unpublished, P.P.1-9.

أصحاب السفن الأمريكية والعاملون بالنقل البحري الأمريكي للإدارة الأمريكية موقفهم الرافض لتحرير خدمات النقل البحري، وأنهم يرون أن فشل المفاوضات في هذا الشأن هي النجح لتبجعة لها.

كما أعربت شركة Sea Land الأمريكية في رسالتها إلى كبير المفاوضين الأوربيين في منظمة التجارة العالمية رفضها الشديد لإدراج موضوع تحرير تجارة النقل البحري ضمن مفاوضات منظمة التجارة العالمية وكذا رفضها لتحرير النقل متعدد الوسائط، كما أوضحت عدم قبولها لأيّة محاولة تمس النظام القانوني الأمريكي الذي يعطى الجانب الأمريكي حقاً مطلقاً في الانتقام ضد أي انتهاك من أي شركة أجنبية.

وإزاء هذه الضغوط لم يملك المفاوض الأمريكي في مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري، إلا اتخاذ موقفاً متشدداً للغاية، إذ يطالب جميع الدول بتقديم جداول التزاماتهم والتي يجب أن تتضمن عروض ذات قيمة تجارية بفتح أسواقهم في مجال النقل البحري قبل أن تقرر الولايات المتحدة ما إذا كانت ستقدم عرضاً في هذه المفاوضات أم لا.

كما أعلن المسئولون الأمريكيون أن المرحلة الحالية غير مشجعة للوصول إلى اتفاق في شأن تحرير خدمات النقل البحري حيث أن العروض المقدمة من الدول غير مشجعة من حيث عددها أو مضمون الالتزامات المقدمة^١.

والحقيقة أن الموقف الأمريكي المنتمت كان له تأثيره البالغ على موقف كثير من الدول النامية وعلى الأخص دول أمريكا الجنوبية وآسيا، إذ لم تحسن هذه الدول التزاماتها في مجال النقل البحري، بل يمكن القول أن معظم الدول النامية ومنها مصر جاء موقفها في هذه المفاوضات متمشياً مع الموقف الأمريكي.

وقد رأى المسئولون الأوروبيون واليابانيون أن الموقف الأمريكي المتشدد في المفاوضات، قد يكون مرده حرص الإدارة الأمريكية على إرضاء أصحاب شركات النقل البحري الذين يتمتعون بقوة سياسية كبير في واشنطن، لذا فإن الأوروبيين حاولوا تأجيل المفاوضات إلى ما بعد

^١ مذكرة في شأن الموقف الأمريكي من مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري، غير منشورة، المكتب الاقتصادي والتجاري بالسفارة المصرية بواشنطن في ٩٦/٦/٧٢.

انتخابات الرئاسة الأمريكية المقرر إجراؤها في نوفمبر ١٩٩٦ بدلا من ترك المفاوضات تسير في اتجاه الفشل.

كما سعت اليابان إلى مد أجل المفاوضات عاما آخر بهدف قبول اتفاقية في مجال تحرير خدمات النقل البحري دون إعلان الولايات المتحدة لالتزاماتها في هذا المجال. كما أعربت اليابان عن تحفظها على قرار الإدارة الأمريكية بالسماح بتصدير بترول شمال الاسكا على السفن التي تحمل العلم الأمريكي فقط.

كذلك كثفت المجموعة الأوروبية جهودها لحث باقي الدول على تحسين عروضها وتقديم العروض حتى يمكن إقناع الولايات المتحدة بتقديم عرضها وإنجاح المفاوضات كما ضغطت على الدول الأعضاء لأدراج النقل متعدد الوسائط ضمن عروضها. وقد نجحت في تنسيق الأدوار بينها وبين كل من اليابان وكندا وإسرائيل والروبيج وسويسرا وكوريا الجنوبية والبرازيل كما عقدت الولايات المتحدة ١٨ لقاء تفاوضي ثنائي أعرب فيها وفدها عن رغبة بلاده في قيام الدول الأخرى بتحسين عروضها^١.

وبالرغم من ذلك ، فقد كانت نتائج المفاوضات في شأن تحرير خدمات النقل البحري محيية للأمال بسبب موقف الولايات المتحدة المتصل، والذي تدرعت فيه بأن العروض المقدمة لا تصل إلى تحرير قطاع النقل البحري بالشكل الملائم من وجهة نظرها^٢ - وبالتالي فشلت المفاوضات في الوصول إلى اتفاق لتحرير تجارة خدمات النقل البحري، وانتهت المفاوضات بحيف في ٢٨ يونيو ١٩٩٦ وتم الاتفاق على تعليق المفاوضات في خدمات النقل البحري إلى حين إعادة التفاوض الشامل في قطاع الخدمات، على أن ينتهي التفاوض على خدمات النقل البحري قبل نهاية الجولة الأولى من المفاوضات التي من المفروض أن تبدأ عام ٢٠٠٠ وتنتهي في ٢٠٠٤. وعلى أن يكون أساس التفاوض هو العروض المقدمة بالفعل والعروض التي تم تحسينها.

^١ كتاب البعثة الدائمة لجمهورية مصر العربية في جيب، في شأن مفاوضات تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري المقعد في ٩٦/٦/٤ (غير منشور)

الخلاصة :

موت مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري بحرين

- الرحلة الأولى : خلال جولة أوردجواي (٩٣/٨٦)

كانت إحدى العليات التي اعترضت ختام ، وقد انتهت الجولة دون التوصل إلى اتفاق بشأن تحرير خدمات النقل البحري لسبين :-

أولها . مقاومة بحريني النقل البحري لمبادئ وقواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات ثانيها . موقف الولايات المتحدة الأمريكية الماي للاتفاقية لضعف المركز التنافسي للأسطول الأمريكي ، إذا جولة الأسطول الأمريكي كانت تمثل نحو ٤٠ ٪ من جولة الأسطول العالمي عام ٤٩ ، انخفضت إلى نحو ٤٠ ٪ عام ١٩٩٢ . كما أن أسطول الصب الأمريكي يقل نحو ٢٠ ٪ من تجارة الصب الجاه الأمريكي ، مجال عمله محصور في التجارة الساحلية الأمريكية ، كما أن نحو ٧٠ ٪ من تجارز عمره الافتراضي ، أما ان الشركات الخطية الأمريكية لا تقوي على المنافسة الأجنبية ونتيجة لقوة قطاع النقل البحري الأمريكي كجماعة ضغط فان الولايات لا ترغب في تحرير خدمات النقل البحري وبالتالي قدمت عرضا للتحرير ، وصفها الاتحاد الأوروبي بأنها ليس قيمة تجارية ، راما إلى مقايضة قطاع النقل البحري العربي بقطاع الصوتيات والمربيات ، واستخدامها كورقة ضغط في التفاوض بشأن الدعم والطيران وقد أتمق في مراكش على تشكيل مجموعة عمل للتفاوض في شأن تحرير خدمات النقل البحري اعتبارا من مايو ٩٤ وحتى ٣٠ يونيو ٩٦ .

- الرحلة الثانية : من المفاوضات (مايو ٩٤ / يونيو ٩٦)

وقد فشلت هذه المفاوضات في التوصل إلى اتفاق وتم تعليق المفاوضات حتى الجولة الجديدة من المفاوضات (٢٠٠٠-٢٠٠٤)

يمكن التمييز بين التجهين في المفاوضات -

الأولى : ويمتلكه الاتحاد الأوروبي واليابان ويسعى إلى تحرير أكبر قدر من خدمات النقل البحري ، والنقل الدولي متعدد الوسائط .

الثاني : وتقود فيه الولايات المتحدة مجموعة الدول المختلفة ، وتتخذ موقفا متشددا من التحرير لكونها تعاني من صفوط داخلية من الشركات التي تمنع بوضع احتكاري وتخشي من المنافسة

الباب الثالث

الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات

على

قطاع النقل البحري

بعد أن عرضنا للجوانب المختلفة لاتفاق تحرير التجارة الدولية في السلع والخدمات المبرم في إطار حولة أوروحيوي، يتور التساؤل عن ما هو الر هذه الاتفاقية على قطاع النقل البحري في مصر؟

والواقع انه يوجد أثرين لهذه الاتفاقية على النقل البحري، الأول مباشر ويسجم عن اتفاق تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري.

والثاني، غير مباشر، ويسم من تحرير التجارة الدولية في السلع باعتبار أن الطلب على النقل البحري مشتق من الطلب على السلع محل التبادل الدولي

ويهدف هذا الباب إلى تحديد الآثار الاقتصادية لتحرير التجارة الدولية في السلع وخدمات النقل البحري على قطاع النقل البحري المصري، وذلك من خلال الفصلين التاليين:

الفصل الأول. الآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري.

الفصل الثاني: الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري.

الفصل الأول

الآثار المباشرة لاتفاقية الجات

على

قطاع النقل البحري

يقصد بالآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل، الآثار الناجمة عن تحرير خدمات النقل البحري. ولما كان قطاع النقل البحري لم يندرج في إطار اتفاقية الجات بعد، فإن الأمر يستوجب التعرف على مدى تحرر هذا القطاع من جهة، وتحليل الالتزامات المقدمة من الدول المشاركة في مفاوضات التحرير من جهة أخرى، بغية التوصل إلى تصور لما سيكون عليه وضع اتفاق تحرير خدمات النقل البحري، لتحديد أثره على تلك الخدمات، وسعرض لذلك في المباحث الثلاث الآتية.

المبحث الأول: الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير.

المبحث الثاني: تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري.

المبحث الثالث: تحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري.

المبحث الأول

الموقف الراهن لقطاع النقل البحري من التحرير

يعتبر قطاع النقل البحري أكثر القطاعات الخدمية تحورا، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الدولية لهذا القطاع والحقيقة أن واقع قطاع النقل البحري يفصح عن أنه قطاع محرر بحكم طبيعته، بل أنه أكثر القطاعات الخدمية تحورا، ألا أن هذا لا يعني أنه محرر تماما، أو أنه قطاع بلا قيود، فهناك العديد من القيود التي تفرضها الدول المتقدمة والتي تتمثل في موانع الدخول إلى صناعة النقل البحري، والاحتكارات الدولية والتي أخذت مؤخرا في التزايد من خلال الامدماجات والسيطرة من جهة، والتحالفات والكونسورثيا من جهة أخرى بل أن نظام المؤتمرات الملاحية في حد ذاتها إن هي إلا تنظيم احتكاري يأخذ شكل الكارتل. كما توجد قيود أخرى تفرضها الدول المتقدمة تتعلق بالتشدد في اشتراطات تسجيل السفن، والقيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية.

وكان من الطبيعي إن يكون للدول المتخلفة رد فعل على هذه القيود حتى تتمكن من البقاء في سوق خدمات النقل، فاتبعت نظام حجز البضائع عن طريق اتفاقيات ثنائية، وتطبيق مدونة السلوك للمؤتمرات الملاحية من جهة، كما سعت إلى دعم خدمات النقل البحري بأشكال متعددة من جهة أخرى، بالإضافة إلى فرضها قيود على التواجد التجاري في خدمات الموانئ والخدمات المساعدة تحت دوافع أمنية واقتصادية من جهة ثالثة.

إلا أن القيود التي استخدمتها الدول المتخلفة كرد فعل لممارسات الدول المتقدمة، لم تكن حكرا عليها، إذ أن الدول المتقدمة تستخدم كل هذه القيود التي تستخدمها الدول المتخلفة ابتداء من حجز البضائع إلى الدعم البحري.

وبهدف هذا المبحث إلى بيان طبيعة القيود المفروضة على قطاع النقل البحري، وسعرها وفقا للتقسيم الذي انتهجته مجموعة التفاوض في خدمات النقل البحري-السابق الإشارة إليه- حتى تسهل المقارنة بين موقف التحرير الآن، وموقفه من التحرير في ظل الالتزامات المحددة التي تقدمها الدول المشاركة في المفاوضات.

أولاً . موقف التحرير في خدمات النقل البحري الدولي: *International Maritime Transport* :

يقصد بخدمات النقل البحري الدولي النقل البحري بمفهومه الضيق^١ ويتميز النقل البحري بأنه يتصلر كافة وسائل نقل التجارة الدولية، إذ ينقل نحو ٨٠ ٪ منها، على النحو السابق تفصيله. ويمكن القول إن أهم القيود الواردة على خدمات النقل البحري الدولي تتمثل في القيود المفروضة من الدول المتقدمة، وهي الموانع التي تفرضها لمنع دخول المنافسين إلى سوق النقل البحري، والرغبة الاحتكارية المتمثلة في الاندماجات والسيطرة والتحالفات والكونسورتياء، والمزعمات الملاحية التي تهدف إلى السيطرة على هذه الخدمات وكذا القيود التي تفرضها الدول المتخلفة، في إطار رد فعلها على القيود المفروضة من قبل الدول المتقدمة، مثل نظم حجز البضائع والدعم البحري، وذلك على النحو الذي يفصله فيما يلي:

١ - موانع الدخول إلى الصناعة:

سبق أن بين أن الدول المتقدمة تسيطر على الأسطول العالمي. وتحاول تأكيد هذه السيطرة من خلال منع دخول منافسين جدد إلى هذه الصناعة، بل ومحاربة إخراج المنافسين الحاليين من السوق وذلك من خلال استحداث أنظمة تحقق ذلك مثل رقابة دولة الميناء، وإدارة قواعد السلامة الدولية، و STCW .

وبالرغم من أن الدول المتقدمة استطاعت الحصول على الموافقة على أعمال هذه النظم ووضعها موضع التنفيذ تحت ستار الموافقة على السلامة والبيئة إلا أن الدراسة أثبتت بالدليل القاطع إن الهدف هو مع الدول المتخلفة من تشغيل سفن مسجلة ذات تكلفة تشغيل أقل من السفن الجديدة، للحد من قدرتها التنافسية، بل وإخراجها من السوق، تأسيساً على أن السفن الجديدة تحتاج لرؤوس أموال كبيرة وبالعملات الأجنبية التي غالباً لا تتوافر في هذه الدول.

ولاشك أن هذه الأوضاع، تمثل قيداً على حرية الدخول إلى الصناعة أو النفاذ إلى السوق بالنسبة للدول المتخلفة من جهة، كما أن اختبارات الطاقم في دولة الميناء يمثل عيباً الاعتراف. وبالرغم من ذلك لم يطر أحد إلى تصادم هذه النظم مع مبدأ تحرير قطاع النقل البحري.

^١ تجدر الإشارة إلى أن الملاحة الساحلية Cabotage في معظم دول العالم مخصصة للعلم الوطني ويعتبر ذلك في مفهوم اتفاقية تحرير الخدمات قيداً أمام النفاذ للسوق وإخلالاً بمبدأ المعاملة الوطنية .

٢ العرعة الاحتكارية والمؤتمرات الملاحية:

يمكن التمييز بين سوقين لنقل البضائع، الأول سوق نقل البضائع الصلب وهو يعتبر مثالا نموذجيا لسوق المنافسة الكاملة، إذ تتحدد فيه التوازن وفقا لتفاعل الحريتين قوى العرض والطلب، ولا يوجد تدخل من أي نوع في هذا السوق، سواء كان سوق حار In the Spot Market أو سوق مستقبل Future Market .

وينطبق ذات الوضع على عقود الإيجار سواء كانت زمنية Time Charter أو لرحلة Voyage Charter أو حتى استئجار الخلايا Slots Charter ، وبما على ذلك فإن هذا السوق لا يحتاج إلى تحرير في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات.

أما السوق الثاني : فهو سوق نقل البضائع العامة (سواء كانت بضائع محواه أو غير محواه) والتي عادة ما يتم نقلها بسفن تسير في خطوط منظمة وفقا لجدول إبحار ثابت معلن مسبقا.

ومنذ أن اعتدى ملاك السفن إلى نظام السفن الخطية كونوا ما يعرف بالمؤتمرات الملاحية^١، وهو تنظيم احتكاري يضم شركات الملاحة العاملة على خط معين بهدف مع المنافسة بينهم، ويقوم المؤتمر بتحديد قنات التوازن التي يلتزم بها كل أعضاءه، أي أن المؤتمر كارتل مظم في مواجهة الشاحنين والخارجين عن المؤتمر (وهم الشركات الملاحية العاملة على نفس خط المؤتمر وغير منضمة إليه، وهم إما شركات صغيرة جدا أو كبيرة جدا).

والواقع أن نظام المؤتمرات الملاحية قديم جدا، إذ نشأ مع ظهور الخطوط الملاحية التي تزامنت مع اختراع السفن البخارية، ألا أن الجديد في هذه الظاهرة، هو اتجاه الشركات الملاحية الكبيرة إلى التعلّق من خلال الاندماجات والسيطرة، والتحالف والكوسورتيا بشكل أفضى إلى تحول سوق نقل البضائع العامة إلى سوق احتكار قلة، أو منافسة احتكارية في أحسن الأحوال على النحو الذي سبق أن فصلناه في الباب الأول.

وبالرغم من العرعة الاحتكارية الواضحة للشركات الملاحية العملاقة، وعلى الرغم من أن نظام المؤتمرات الملاحية يمثل احتكار لخدمة النقل البحري الدولي، ألا أنه مستثنى من قوانين الاحتكار Anti Trut laws ، والغريب في الأمر أنه لم يتقدم أي عضو من أعضاء منظمة التجارة العالمية طلبا

^١ للوقوف على مزيد من التفاصيل انظر د أحمد عبد الله محمود، صناعة النقل البحري، (الإسكندرية، قسم الإدارة والاقتصادات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٥)، ص ٦٣ - ٦٥.

بالعالم خلال معاولات تحرير خدمات النقل البحري أو حتى الحسد من الرعه الاحتكارية للشركات الملاحية. والأكثر غرابة أن نظر منظمة التجارة العالمية إلى نظام المؤتمرات الملاحية باعتباره نظاماً مهيأ للاستقرار في التجارة الدولية. ومصدراً من مصادر التقدم التكنولوجي، وتحسين خدمة النقل بما يعكس في النهاية لصالح المستهلك¹. وفي هذا ما يؤكد من جديد ما سبق وأكدهنا مراراً وتكراراً، من أن دعوة الدول المتقدمة للحرية الاقتصادية، دعوة مؤسمة على أساس مصلحي لا مذهبي.

٣ - نظام المشاركة أو حجز البضائع *Cargo Sharing or Reservation* :

يعتقد البعض أن تطبيق نظام حجز البضائع للعلم الوطني، يرجع أساسه المفكري للمدرسة المركبتية، التي يرى مفكروها أن التجارة الخارجية للدولة يجب أن تنقل على سفن ترفع علمها الوطني، وتنظم برجلها. كما يرجعون أسباب الاستمرار في تطبيق هذا النظام في مختلف الدول حتى الآن في شكل اتفاقيات ثنائية حكومية للمشاركة في الحملات - جنباً إلى جنب مع نظام المؤتمرات الملاحية - إلى عدة عوامل منها الروابط التاريخية بين بعض الدول، أو حتى الاستعمارية، أو قد يكون عامل سياسي كما هو الحال في ظاهرة الدولة الناجرة (الصين والاتحاد السوفيتي) أو إعمالاً لنظرية إحلال بدائل الواردات²، إلا أن السبب الحقيقي في استمرار هذا النظام يرجع إلى سيطرة نظام المؤتمرات الملاحية والاحتكارات الدولية على سوق التجارة الخطية، بشكل همت دور الخارجي *Outsiders*، وبالتالي لم يكن أمام الدول المتخلفة سوى اللجوء إلى أسلوب حجز البضائع للسفن الوطنية، في محاولة منها لتمكين أساطيلها من الاستمرار في السوق، حيث أن عدم وجود حملات كافية يجعل تلك الدول في خيار بين بدلين أحلاهما مر فأنما أن ترفع تعريفات النقل، وبالتالي يتأثر مركزها التنافسي سلباً وتخرج من السوق أو أن تضطر إلى قبول مستويات التعريفات السائدة في السوق، الأمر الذي يحملها خسائر تشغيل لن تستطيع تحملها، وبالتالي تخرج من السوق أو في أحسن الأحوال مصحقة أرباحاً حدية لا تمكنها من تنفيذ برامج الإحلال والتجديد، وبالتالي سيتهي بها الأمر إلى الخروج من السوق.

ونتيجة لضعف الموقف التنافسي لأساطيل الدول المتخلفة في مواجهة التنظيمات الاحتكارية في النقل البحري. وبصفة خاصة المؤتمرات الملاحية. فقد أعد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة

¹ WTO, Maritime Transport Services, Background Note by the WTO Secretariat.

S/C/W/62 Restricted, 16 November 1998, P.3.

² Ibid., P.4.

والنسبة (UNCTAD) مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية Convention of Code of

Conduct for Liner Trade. الذي تم توقيعه في جيف على مرحلتين:

الأولى في الفترة من ١١/١٢ حتى ١٩٧٣/١٢/١٥ والثانية في الفترة من ٣/١١ حتى ٧٤/٤/٦، وقد دخل حيز التنفيذ في أكتوبر ١٩٨٣. وقد صاغت هذه المدونة القاعدة الشهيرة ٤٠: ٤٠: ٢٠، أي أنه يتعين على المؤتمرات الملاحية حجز نسبة ٤٠٪ من البضائع المفقولة على خط ملاحى معين لكل من الأسطول التجاري البحري للدولة المصدرة والمستوردة. وتترك ٢٠٪ الباقية للأساطيل التجارية البحرية لباقي الدول.

وعلى الرغم من أن ٧٠٪ من الدول الأعضاء قد وقعوا على مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية، إلا أن المؤتمرات الملاحية لا تطبقها إلا في المناطق الحدودية من التجارة الخطية. أي أن المؤتمرات الملاحية شلت فاعلية هذه المدونة، لمنع حصول أساطيل الدول المتخلفة على جزء صغير من سوق التجارة الخطية، لا يتجاوز ٤٠٪ من تجارتها الخطية. وبالرغم من ذلك فإن الدول المتقدمة مازالت ترى أن مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية فينا يجب إزالته !!!

وتوجد صور أخرى لحجر البضائع لدولة العلم بخلاف قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية منها الاتفاقيات الثنائية، أو عن طريق التشريعات وطنية مثل قانون تسهيل الصادرات في اكوادور، الذي يشترط نقل كل المنتجات البترولية المصدرة على سفن وطنية، وهي تمثل نحو ٥٢٪ من حجم صادرات اكوادور وقانون حجز البضائع في كوريا الجنوبية الذي يقصر نقل معظم الواردات الصب على السفن الكورية ومثاله أيضا القانون البحري الصادر عام ١٩٨٧ والذي يقضى بضرورة قيام الشاحن بإخطار الهيئة القومية البحرية للنقل البحري بالشحنات المزمع نقلها، حتى يمكن للهيئة إجراء ترتيبات نقلها على سفن الأسطول الوطني^١.

٤ - الدعم البحري:

تمنح معظم الدول دعماً للناقلين ومشغلي السفن الوطنيين، ويأخذ الدعم عدة صور مثل إعانات الحمولة، وإعانات تشغيل، إعانات القروض وفوائدها وإعانات البقاء، والإعفاء من الضرائب والرسوم، وإعانات لإعادة هيكلة، وإعانات التحديث، إعانات للبحث والتطوير، إعانات التأمين والصخم، إعانات للإهلاك، إعانات تعويضية، إعانات لمنح مميزات للبحارة... الخ.

¹ Haralambides H.E. & Others, GATT & its Effects on Shipping & Ports, Paper presented at KMI/IAME Joint Conference on the International Trade Relations &

^١ World Shipping 8-10 June 1994, Seoul, Korea, P.15.

ولا يقتصر أمر منح هذه الإعانات على الدول المختلفة بل تتبعه الدول المتقدمة بدرجة أكبر.
والجدول التالي يبين الإعانات الممنوحة للناقل الوطني، في بعض الدول.

جدول رقم (٢٩)

جدول الإعانات الممنوحة للناقل الوطني في العالم

| الدولة | الحمولة | التشغيل | القروض | البناء | إعفاء الضرائب والرسوم |
|------------------|---------|---------|--------|--------|-----------------------|
| الأرجنتين | X | X | X | X | X |
| البرازيل | X | X | X | X | X |
| تشيلي | X | X | X | | X |
| الهند | X | X | X | X | X |
| اليورو | X | X | X | X | X |
| الفلبين | X | | X | X | X |
| تركيا | X | | X | | X |
| أوروغواي | X | | | | X |
| بوليفيا | X | | | | |
| تايلاند | X | | | X | X |
| إندونيسيا | X | X | | | |
| المكسيك | X | X | | | X |
| كوريا الجنوبية | X | X | X | X | X |
| غواتيمالا | X | | | | |
| السنتال | ■ | | | | |
| اليابان | X | X | X | X | X |
| اليكستل | X | | X | X | X |
| فلندا | X | | | | |
| فرنسا | X | X | | X | X |
| إيطاليا | X | X | X | X | X |
| بلجيكا | X | | X | | X |
| هولندا | X | | X | | X |
| الولايات المتحدة | X | X | X | X | X |
| استراليا | X | X | | X | X |
| السويد | X | X | X | | X |

(تابع) جدول رقم (٢٩)

جدول الإعانات الممنوحة للناقل الوطني في العالم

| الدولة | الحمولة | التشغيل | القروض | البناء | إعفاء الضرائب والرسوم |
|-----------------|---------|---------|--------|--------|-----------------------|
| لبنان | X | X | X | X | X |
| ألمانيا الغربية | X | X | X | X | X |
| ماليزيا | | | X | | |
| النرويج | | X | X | X | X |
| النرويج | X | | X | | X |
| سفالورة | | | X | | X |
| كندا | X | X | X | X | X |
| الدانمارك | X | | | X | X |
| فيمس | X | | | | X |
| كولومبيا | X | | | | X |
| فرويل | | | | | X |
| الإكوادور | X | | | | |
| إيرلندا | | | | X | X |
| بريطانيا | X | X | | | X |

المصدر:

الأمم المتحدة، نقل عن أنور القراوى، الاتفاقيات العامة للتجارة في الخدمات في مجال النقل الأول بين التكيف والانتماءات
ورقة مقدمة المصري اجتماع خبراء حول المائدة منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوى في
المنطقة العربية المعقد الذي نظمه الأسكوا ببيروت في الفترة من ٩: ١١ يونيو/حزيران ١٩٩٩، ص ١٤.

ويتضح من الجدول السابق اشتراك جميع الدول المتقدمة والمتخلفة المذكورة في الدراسة في

معcess الفضليات للنقل الوطني في مجال الحمولة فيما عدا النرويج وسفالورة وإيرلندا.

ويلاحظ إلى الولايات المتحدة وألمانيا الغربية وآسيا وكندا وإيطاليا واليابان تمنح جميع الإعانات
المذكورة للناقلين الوطنيين في حين أن النرويج والسويد وفرنسا تمنح أربعة أنواع من الخمس
المذكورة وباقي الدول المتقدمة تمنح إعانات هي الأخرى وإن كان عددها أقل.

ويكرر التوضيح بالنسبة للإعفاء من الضرائب والرسوم فيما عدا بوليفيا، إندونيسيا، حواليمالا
والسغال، فنلندا، ماليزيا والإكوادور وجميعها دول نامية باستثناء (فنلندا) وبجانب تلك الإعانات

الممنوحة للناقلين لوطيين في عدد من بلدان العالم، تمنح معظم الدول المستخدمة مزايا للناقلين الوطنيين بهدف احدى من ظاهرة لجوئهم إلى دول التسجيل المفتوح على النحو السابق تفصيله. كما تقدم كل من هولندا والنرويج وبلجيكا وكندا والدنمارك وفنلندا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا واليابان إعانات البحث والتطوير^١.

كما أن الولايات المتحدة رصدت بليون دولار في إطار برنامج عشري تدفع لملاك ومشغلي السفن الأمريكية نظير التزامهم بتقديم مساعدات بحرية أثناء الطوارئ أو وقت الحرب. وهذا البرنامج في واقع أمره هو دعم مستر للملاك ومشغلي السفن الأمريكية ويعرض الجدول التالي أعلاه التشغيل التصيلية التي يحصل عليها مشغلي السفن في الولايات المتحدة.

^١ For more details see :-

United States Maritime Administration, Maritime Studies, 1993.

جدول رقم (٣٠)
إعانات التشغيل التعصيلة لمشغلي السفن في الولايات المتحدة
(١٩٩١ - ١٩٩٣)

القيمة بالمليون دولار

| عدد السفن في العام لنالي ١٩٩٣ | ١٩٩٣ | ١٩٩٢ | ١٩٩١ | مشغلي السفن |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-----------------------------------|
| ٢٠ | ٥٩,٧ | ٧٧ | ٦٦,١ | American President Lines |
| ٤ | ١٦,١ | ١٥,٩ | ١٤,٩ | Farrell Lines Incorporated |
| ٢ | ٥,١ | ٥,٢ | ٤,١ | First American Bulk |
| ٢٣ | ٧٨ | ٥٩,٣ | ٧٥ | Lykes Bros. Steamship |
| ٤ | ٢١,٣ | ١٩,٣ | ١٨,٥ | Waterman Steamship Corporation |
| ١ | ٠,٨ | ٠,٦ | ٣,٩ | American Maritime transport, inc. |
| ٢ | ٣,٦ | ٤,٥ | ٤,٥ | Aquarius marine Company |
| ١ | ٠ | ٠ | ٠,٣ | Asco - falcon II Shipping Company |
| ١ | ٣,٩ | ٥ | ٤,٦ | Atlas Marine Company |
| ١ | ٠,٦ | ١,٣ | ٠ | Brookville Shipping Inc. |
| ٣ | ٣,١ | ٤ | ٣,٢ | Chestnut Shipping Company |
| ١ | ٠ | ٠ | ٠,٤ | Equity Carriers I, Inc. |
| ٣ | ٩ | ٩,٩ | ٩,٦ | Margate Shipping Company |
| ٣ | ٥,٦ | ٩,٢ | ٧,٧ | Mormac Marine Transport, Inc. |
| ١ | ٣,٥ | ١,٥ | ٢,١ | Ocean Chemical Carriers, Inc. |
| ١ | ٢,٩ | ٢ | ٢,٤ | Ocean Chemical Transport, Inc. |
| ٤ | ٢,٤ | ١ | ٠,٤ | Vulcan Carriers, Ltd. |
| ٧٥ | ٢١٥,٥ | ٢١٥,٦ | ٢١٧,٦ | Total |

Source: Maritime Administration. Cited from, General Accounting office, Op.Cit., P.28.

ينصح بما تقدم أن الدول المقدمة التي تدعو إلى تحرير النقل البحري تتخذ إجراءات
تتوافق تماماً مع التحرير وبما يدعم مصحتها.

ثانيا : القيود المفروضة على وسائل توريد الخدمات:

سبق أن تبين أن اتفاقية تحرير التجارة الدولية في الخدمات مبرت بين أربعة وسائل لتوريد الخدمات، ولا تثير الوسيلة الأولى أي مشكلات تتعلق بالقيود المفروضة على تلك الوسيلة، أما الوسيلة الثانية فهي لا تنطبق على النقل البحري، بينما الوسيلة الرابعة لتوريد الخدمات (العمالة البحرية) مفروضة من قبل الدول المتقدمة، أما الوسيلة الثالثة فهي تتعلق بالتواجد التجاري وشروط تسجيل السفن، فإن الشق الأول من هذه الوسيلة من وسائل التوريد مفروضة من قبل الدول المتقدمة بينما الشق الثاني تفرضه الدول النامية.

أي أن الدول المتقدمة وضعت قيدين على توريد خدمات النقل البحري، الأول خاص بانتقالات العمالة البحرية والثاني خاص بتسجيل السفن، بينما الدول المتخلفة تقيّد التواجد التجاري.

وبالرغم من أن الدول النامية هي المورد الرئيسي للعمالة البحرية للأسطول العالمي، فإن الدول المتقدمة تصر على عدم تحرير انتقالات العمالة البحرية، بل وتفرض القيود على استخدامها وانتقالاتها، وأكثر من ذلك فأنها تميز ضدها في الأجور وظروف العمل.

وموقفها في هذا المجال لا يختلف عن موقفها من انتقالات العمالة في إطار لاتفاقية للتجارة الدولية في الخدمات، بل هو متسق معه إذ تؤيد تلك الدول انتقالات ذوى الياقات البيضاء White Coalers، وتوصد الأبواب أمام انتقالات ذوى الياقات الزرقاء Blue Coalers ويلاحظ أن الدول المتخلفة تحاول محاولات مريرة في كافة المحافل الدولية لتحرير انتقالات العمالة، كما حاولت أثناء مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري تحرير انتقالات العمالة البحرية، إلا أن موقف الدول المتقدمة كان محييا لآمالها، حيث أن جداول التزامات الدول المتقدمة جاءت خالية من أي التزامات في هذا الصدد، على النحو الذي سجد تفصيله.

وبالرغم من موقف الدول المتقدمة المتعسف من قضية العمالة البحرية، وشروط تسجيل السفن، إلا أنها تناسى ذلك، وتصر على أن تفسح الدول المتخلفة المجال لموردي خدمات النقل البحري، وتسمح بالوجود التجاري لهم في أراضيها لينافسوا الموردين المحليين

ثالثا : القيود المفروضة على خدمات الموانئ:

سبقت الإشارة إلى أنه غالبا ما تملك الدولة - خصوصا في الدول المتخلفة - الميناء لاعتبارات سيادية أمنية، وتحتوي تأدية خدمات الموانئ كالقنطرة والإرشاد والموانئ والماتر . . الخ.

وتعتبر الدول المتقدمة، ان تملك الدولة للموانئ وقيامها بتقديم الخدمات المتصلة بها، قيودا مفروضا على البغاد للموانئ واستخدام تسهيلاتهما. كما ان هناك قيودا أخرى قد تفرضها الدولة أثناء ممارساتها لها، في إدارة الميناء، كفرض خدمات إجبارية على السفن (غالبا ما يكون القطار والإرشاد إبحاري). بالإضافة الى قيامها بتميز الناقل الوطني ومعه أولويات في التراكي والشحن والتفريغ، بل وتنقاضي مظهر الخدمات المؤداة للسفن الوطنية بالموانئ اقل مما تفرضه على السفن الأجنبية.

لذا ترى معظم الدول المتقدمة ان تملك الدولة للموانئ وقيامها بإدارتها، يعيق تطبيق مبادئ العمل الى السوق والمعاملة الوطنية.

على انه يمكن للدول المتخلفة التمسك بإدارة موانئها استثناء من قواعد اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، حيث تتيح تلك القواعد لها التحلل من الالتزام بتحرير موانئها للاعتبارات الأمنية.

الخلاصة:

- يعتبر قطاع النقل البحري اكثر القطاعات الخدمية تحررا، نظرا لطبيعته الدولية. ويعتبر سوق نقل البضائع الصب، وتاجير السفن نموذجاً لسوق المنافسة الكاملة وبالرغم من ذلك فهناك العديد من القيود المفروضة على خدمات النقل البحري.

١ - في مجال خدمات النقل البحري الدولي:

يوجد العديد من القيود المفروضة من قبل الدول المتقدمة أهمها:

أ - مواع من الدخول الى الصناعة المتمثلة في رقابة دولة الميناء وقواعد السلامة الدولية STCW. وهي قواعد تطبق تحت ستار المحافظة على السلامة والبيئة، إلا ان هدفها السيطرة على السوق

ب - الرعة الاحتكارية والمؤتمرات الملاحية:

تميل الشركات الملاحية الكبيرة الى التركيز والاحتكار، إذ تجري عمليات اندماج وسيطرة وتحالفات وكونسورتياء، كما ان المؤتمرات الملاحية لا تعدو كونها كارتل.

وهذه القيود الاحتكارية والموانع المفروضة من الدول المتقدمة، على سوق خدمات النقل البحري، لا تثير قلق منظمة التجارة العالمية ولا أحد يسعى لأزالتها وإنما ما يثير القلق هي القيود المترتبة على رد فعل الدول المتخلفة على تلك القيود وتمثل في:

ج - حجز البضائع وهو إجراء تقوم به بعض الدول أما من خلال تشريعها الوطني أو بموجب اتفاقيات ثنائية أو إعمالاً للقانون قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية الصادر عن الأمم المتحدة.

د - الدعم البحري بصوره المختلفة لملاك ومثغلي السفن

وبالرغم من ان الدول المتقدمة تستخدم نفس هذه الأساليب، فإن ممارستها العملية تحد من فاعلية استخدام الدول المتخلفة لهذه السياسات، وتسعى لإلغائها في إطار اتفاقية تحرير التجارة في الخدمات

٢ - القيود المفروضة على توريد الخدمات:

هناك أيضاً قيود تفرضها الدول المتقدمة وتمثل في الاشتراطات المعقدة لتسجيل السفن، والقيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية، بينما هناك قيوداً أخرى تفرض من الدول المتخلفة تتمثل في تقييد التواجد التجاري. وتسعى الدول المتقدمة لرفع تقييد التواجد التجاري، بينما تعض الأطراف عن مطالب الدول المتخلفة بإلغاء القيود المفروضة على انتقالات العمالة البحرية.

٣ - القيود المفروضة على خدمات الموانئ:

تتمثل في تملك بعض الدول الموانئ، وإقامتها بتأدية الخدمات بها. كما إنها تؤدي بعض خدمات الموانئ للسفن إحصارياً، بالإضافة إلى تمييزها للسفن الوطنية، مما يعد إعاقة لتطبيق مبادئ المعاملة الوطنية والنفاذ إلى السوق.

المبحث الثاني

تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري

لما كانت جداول الالتزامات المقدمة من الدول هي الركيزة التي سوف تقوم عليها مفاوضات التحرير في الجولة القادمة، فإن الأمر يتطلب تحليل هذه الجداول بغرض التعرف على السياريو أو السياريوهات المتصورة لتحرير هذا القطاع، كما أنه من الأهمية بمكان أن نعرض بالتفصيل لجداول الالتزامات المحددة التي قدمها المفاوض المصري بغية تحليلها وتقييمها. وبهذا يتحدد هدف هذا المبحث في النقاط الثلاثة الآتية:-

أولاً : تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري.

ثانياً : تحليل الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية.

ثالثاً : تحليل الالتزامات المحددة التي قدمها المفاوض المصري.

أولاً : تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري:

- سبق أن ذكرنا أن مجموعة المفاوض في خدمات النقل البحري (GNMTS) قسمت القطاع إلى ثلاثة أعمدة رئيسية هي :-
- ١ - النقل البحري الدولي.
 - ٢ - الخدمات المساعدة.
 - ٣ - خدمات الموانئ.
- وقد أضيف إليها
- ٤ - خدمات أخرى عند تصميم جداول الالتزامات

وتتمكّن هذه الأعمدة في ضوء وسائل التوريد الأربعة مدى وفاعلية التزامات كل دولة في مجالي النفاذ للسوق والمعاملة القومية فصلاً عن التغطية القطاعية.

وسوف نرسم خطى مجموعة التفاوض في النقل البحري.

١ - النقل البحري الدولي : International Shipping

على الرغم من محدودية أعضاء منظمة التجارة العالمية المشاركين في مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري (اثني وأربعين عضواً)، إلا أن الأعضاء الذين قدموا جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات هذا القطاع أكثر محدودية (تسعة وثلاثون عضواً فقط)^١ بل أن الغريب في الأمر أن تسعة وعشرين عضواً فقط هم من قدموا التزامات لتحرير النقل البحري الدولي منهم واحد وعشرين عضواً قدموا التزامات لتحرير كل من نقل البضائع والركاب وخمسة أعضاء التزموا بتحرير خدمات نقل البضائع فقط، والثلاثة أعضاء الآخرين التزموا بتحرير نقل الركاب فقط^٢. ولم يقدم الاتحاد الأوروبي التزامات بتحرير نقل الركاب والبضائع، وكذلك الحال بالنسبة للعديد من الدول الأوروبية غير المضممة إلى الاتحاد مثل فنلندا والمجر، كما أن كندا واليابان لم تقدمتا التزامات. ومن هذا يتضح أن غالبية الدول المتقدمة التي تقدمت بالتزامات لتحرير خدمات النقل البحري لم تقدم التزامات لتحرير النقل البحري الدولي بشقه الركاب والبضائع.

كما أن الدول المتقدمة لم تقدم أي التزامات في جداولها لتحرير انتقالات العمالة البحرية وهي قضية تمّ الدول المتحالفة باعتبارها المورد الأساسي، حيث أن ٥٠٪ من العمالة البحرية العاملة على سفن تحمل أعلام من دول الاتحاد الأوروبي ليسوا من رعايا هذه الدول^٣ الأمر الذي يستوجب إخضاع شركات الملاحة والشركات التي تقدم خدمات مساعدة التابعة لهذه الدول لقبود بعض مستوى الالتزامات الأفقية المقدمة منها.

^١ تتضمن الاتحاد الأوروبي ومحسوب كعضو واحد.

^٢ Compare, Pierre Latrille, WTO and Maritime Transport, a paper at, Export Group Meeting on WTO Agreement on Maritime and Air Transport Services the Arabe Region, in (Beirut. ESCWA, 9 – 11 June 1999. P.30.

^٣ Ibid., P.4.

وتجدر الإشارة إلى أن كل الدول التي قدمت التزامات لتحرير النقل البحري الدولي وصعدوا قيوداً على هذه الالتزامات! أهم هذه القيود، وضع حد أقصى للمشاركة الأحية في رؤوس أموال الشركات الملاحية (قيدين)، اشتراط الجنسية لتملك وتسجيل السفن ورفع العلم الوطني، قيود الواحد التجاري (٦ قيد)، اشتراط نقل البضائع الحكومية على سفن وطنية (٤ قيود)، والتسيير في الضرائب والرسوم (٣ قيود)، قيود تفضيلية لنقل نوعيات معينة من البضائع (قيدين)، قيود على حركة التجارة مع دول معينة (قيد واحد).

وإذا كان الهدف من تحرير النقل البحري الدولي هو منح الناقل الأجبي فرصة النقل إلى السوق وتوسيع نطاق المعاملة القومية ليشمل موردي هذه النوعية من الخدمات، فإن هذا الهدف لا يمكن تحقيقه في ضوء جداول الالتزامات المحددة وذلك تأسيساً على حقيقتين:

- أ - عدم تقديم غالبية الدول المتقدمة لأي التزامات بتحرير هذه النوعية من الخدمات.
- ب - أن غالبية الدول التي تقدمت بجدول التزامات لتحرير خدمات النقل البحري الدولي قد وضعت قيوداً تحول دون مفاد موردي هذه الخدمة إلى أسواقها، كما تركز لتمييز الناقل الوطني بطرق شتى لاغزو في ذلك، فالدول المتقدمة صاحبة المصلحة والداعية للتحرير، لم تقدم التزامات كما أسلفنا الذكر، كما أنها لم تألوا جهداً في وضع الموانع لدخول الدول المتخلفة إلى هذه الصناعة سواء كانت هذه الموانع قانونية بما لديها من سطوة في المؤسسات الدولية - أو احتكارية كالتحالفات و الاندماجات والكونسورتياء، فصلاً عن الموانع التكنولوجية المتمثلة في العجوة التكنولوجية الموجودة وتعتمدها تعميق هذه العجوة بوضعها قيوداً على نقل التكنولوجيا إلى هذه الدول.

٢ - الخدمات المساعدة:

قدم ست وعشرون عضواً من أعضاء منظمة التجارة العالمية جداول التزامات في مجال تحرير الخدمات المساعدة، جميعها قدمت التزامات في مجال التخزين، واثنان وعشرون عضواً قدموا التزامات في مجال خدمات التوكيلات، بينما في مجال مناولة البضائع انخفض هذا العدد إلى خمسة عشر عضواً. أما خدمات مقدمي بضائع الشحن فقد قدم سبع أعتناء التزامات بشأنها والفحص قبل الشحن أربعة أعضاء، فيما التخليص الجمركي والفحص وخدمات محطات الحاويات قدمت ثلاثة التزامات لكل منها.

وأبضا لم تكن هذه الالتزامات بلا قيود فقد كانت هناك سبعة قيود على التواجد التجاري، واثنين حد أدنى لمساهمة الأجانب في رأس المال، وقيود واحد لكل من الاحتكار الحكومي، وإجراءات تمييزه في الضرائب.

والحقيقة أن كل الدول المتقدمة التي قدمت جداول التزاماتها المحددة قدمت التزامات في شأن تحرير الخدمات المساعدة (ليس في جميع مجالات هذه الخدمات وإنما في مجالات معينة لا تخشى فيها المنافسة، بينما نجد أن التشدد في تحرير هذه الخدمات كان من قبل الدول المتخلفة التي تخشى منافسة الاحتكارات العالمية في هذه المجالات.

٣ - خدمات الموانئ:

قدم سبعة عشر عضوا التزامات بتحرير خدمات الموانئ، منهم سبعة أعطوا التزامات في مجالات مثل القطر وتعميق وتكثيف الموانئ والخدمات التي يقدمها الميناء للكبائن، ولم تخلو هذه الالتزامات من القيود. بينما أحد عشر عضوا قدموا التزامات بتحرير خدمات الموانئ بشروط معقولة وغير تمييزية، والشروط المعقولة قد تكون مثيرة للجدل والخلاف عند التطبيق، خاصة وأن هناك شكوى من ارتفاع رسوم خدمات الموانئ في بعض الدول، وهذا يمكن اعتباره مؤشرا لوجود شروط غير معقولة خصوصا في حالة الاحتكار أو الحالات التي تتخذ فيها الخدمة شكل الكارتل^١. لكونها نسبية، لذا كان يجب توضيحها وتحديد شروط لا تثير المنازعات. كما يلاحظ أن معظم الدول المتقدمة التي قدمت جداول التزاماتها، لم تقدم التزامات في مجال تحرير خدمات الموانئ.

٤ - خدمات أخرى:

قدم بعض الأعضاء التزامات بتحرير خدمات إصاوية، حيث ألزم عشرة أعضاء بتحرير خدمة إصلاح وصيانة السفن، كما ألزم ستة آخرين بتحرير خدمات تأجير السفن بالطاقم وذلك على النحو الموضح في الجدول التالي.

^١Ibid., P.8.

جدول رقم (٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| المعصر | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|--------|----------------------|---|------------------|---|
| ١ | انتجودا وبارمودا* | بالنسبة لنقل البضائع لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتعلق بالمعاملة القومية والنفاد للسوق وذلك إعمالاً لقانون البحرية التجارية لا توجد التزامات بتحرير نقل الركاب | لا توجد التزامات | صيانة وصيلاح للسفن: مقيد بسجل الوجود التجاري طبقاً لقانون الأعمال |
| ٢ | أوروبا * | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتعلق بالمعاملة القومية. السفن المسجلة في أوروبا يجب أن ترفع علم هولندا ويجب أن تكون مملوكة لشركة أوروبية وقائد السفينة يجب أن يكون هولندي الجنسية | لا توجد التزامات | |
| ٣ | استراليا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود بالنسبة للسفن الحطية. فيما يتعلق بالنفاد للسوق يكون الوكيل الممثل للسفن الحطية مقيم أما فيما يتصل بالمعاملة القومية فإن لجنة ممارسة التجارة تفحص القيود المفروضة على الممارسة | لا توجد التزامات | لتأجير الدولي للسفن بالطاقم |

تابع جدول رقم (٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|-------|--|--|---|---------------------|
| | الوجود التجاري حيث أن إنشاء شركات لتشغيل أسطول تحت العلم الأسترالي يتطلب التمتع بجنسية أسترالية كشرط لملك وتسجيل السفن | | | |
| ١ | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود في نقل البضائع، فيما يتعلق بالنفاذ للسوق لا يتعدى ٢٠٪ | لا توجد قيود باستثناء للوجود التجاري فيما يتعلق بالنفاذ للسوق؛ احتكار الدولة، أما المعاملة التفضيلية فهي غير مقيدة | لا توجد التزامات | تأخير السفن بالطاقم |
| ٥ | غير مقيدة | لا توجد قيود باستثناء كافة وسائل توريد الخدمات فيما يتعلق بالنفاذ للسوق في مجال التخطيط المبرمج والتسجيل التجاري يتطلب إقامة دائمة | لا توجد إجراءات سوف تطبق تعيق النفاذ المعقول وعلى أساس غير تمييزي | - |
| ٦ | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري فيما يتصل بالنفاذ للسوق | الالتزامات جرتية في مجال مزاولة البضائع والتخزين | لا توجد التزامات | صيانة وإصلاح السفن |

تابع جدول رقم (٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|--------------------|--|--|---|---------------------|
| | في مجال نقل البضائع بالسفن الحطية، حيث يمكن للأجانب تسجيل سفنهم تحت العلم الكويتي | | | |
| ٧ مصر | لا توجد قيود باستثناء الوجود التجاري لا يكون إلا من خلال المشروعات المشتركة ولا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي فيها ٤٩٪ من رأس المال | لا توجد التزامات | الالتزامات فقط في تكريه الموانئ وعلى أن يتم من خلال مشروعات مشتركة لا تتجاوز مساهمة الشريك الأجنبي ٧٥٪ من رأس المال | - |
| ٨ الاتحاد الأوروبي | لا توجد التزامات | خدمات التحريش وخدمات وخارج الموانئ التوكيلات، خدمات مقدمي البضائع وخدمات الفحص قبل الشحن | لا توجد التزامات | تأجير السفن بالطاقم |
| ٩ هولندا | لا توجد التزامات | التحزين، التوكيلات والخدمات الأخرى المساعدة | | تأجير السفن بالطاقم |

تابع جدول رقم (٣٦)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى | |
|-------|---------------------|--|--|-------------------------------------|---|
| ١١ | غانا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود للسماح بالعبور للسوق بما لا يتجاوز ٢٠٪ من البضائع الصب والحطوط المنتظمة والوجود للتجاري بالنسبة لسفن الصب والسفن الجواله فهو غير مقيد | التزامات في مجال ماولة البضائع والخز، عطات الحاويات ومستودعاتها ل ظل توجد على التواجد التجاري، حيث يوجد احتكار حكومي سليم مخصصه خلال ٥-٧ سنوات | مقايح شروط مقولة وغير تمبيرية | - |
| ١٢ | هونغ كونج | بالنسبة لنقل البضائع لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الحارج، فيما يتعلق القومية: إعفاء من صريفة الدخل لمشتلي سفن ترفع العلم الوطني، لا توجد التزامات في سفن الركاب | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود والاستهلاك في الحارج، فيما يتعلق بالمعاملة القومية، غير مقيد، لا توجد التزامات بشأن مقدمي بضائع للشحن | مقايح شروط مقولة وغير تمبيرية | إصلاح وصيانة السفن استئجار السفن بالطاقم |
| ١٣ | البحر | لا توجد التزامات | التزامات في مجال التحريين | الالتزامات غير مجدية فيما | صيانة ولصالح السفن |

تابع جدول رقم (٣٩)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| رقم | المصدر | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|-----|-----------|--|---|--------------------------------------|--|
| ١٤ | أيسلندا | لا توجد قيود باستثناء التواجد للتجارة في مجال الخطوط المنتظمة فيما يتعلق بالنفاذ إلى السوق والمعاملة القومية؛ غير مفيد إنشاء شركات لتسييل الأسطول تحت العلم الآيسلندي | للتزامات في مجال والبحرين، لا توجد قيود | متاح بشروط معقولة وغير تمييزية | التزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط |
| ١٥ | إندونيسيا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود فيما يتعلق بالمعاملة القومية؛ تعيين وكيل محلي وفيما يتعلق بالسفن الصب والجولة تستثنى البضائع الحكومية وفيما يخص بالتواجد التجاري، النفاذ للسوق؛ لابد من وجود ممثل لمالك السفينة وبالنسبة للمعاملة القومية لفقيه | لا توجد التزامات | النفاذ واستخدام التسهيلات | - |
| ١٦ | جاميكا | نقل البضائع لا توجد قيود، بمستثناء للتواجد التجاري. فيما يتعلق بالنفاذ للسوق؛ توجد متطلبات للتسجيل والترخيص ولا التزامات في نقل الركاب. | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |

تابع جدول رقم (٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى | |
|-------|---------------------|--|--|--|--|
| ١٧ | اليابان | غير مقيد | التزامات في التخزين (باستثناء المنتجات البترولية) والتحليص الجمركي | مناح بشروط معقولة وغير تمييزية. التزامات في مجال النقل للقطر، خدمات الإنقاذ، توريدات المياه والرقود وخدمات جسر القمامة | - |
| ١٨ | كوريا | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمات عبر الحدود. السم لصيد والحوالة فيما يتعلق بالنفاد للسوق؛ تقصير البصائع الفحم وخام الحديد والغاز السائل التجاري بالنسبة للسفن الخطية غير مقيد بالنسبة لإنشاء شركات تشغيل أسطول تحت العلم الكوري | لا توجد قيود فيما عدا التخزين (باستثناء المنتجات الزراعية والسمكية والحيوانية)، التوكيلات، مقدمي البصائع والسميرة تتطلب مشاركة في شركة مساهمة. التزامات في مجال السميرة البحرية. | مناح بشروط معقولة وغير تمييزية | إصلاح وصيانة السفن استئجار السفن بالطاقم |

تابع جدول رقم (٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|----------------------|--|---|---|--|
| ١٩ ماليزيا | لا توجد قيود باستثناء التواجد التجاري فيما يتعلق بالانفاد إلى السوق يكون فقط من خلال مكاتب التمثيل، أو شركة مشتركة بحد أقصى ٣٠٪ من رأس المال والتواجد التجاري بالنسبة للسفن الحطية على الملكية والجنسية مطلوبة لتسجيل السفن. | التزامات في خدمات التوكيلات بخصوص السفن للسوق من خلال التواجد التجاري فقط من خلال مكاتب تمثيل أو شركات مشتركة بما لا يجاوز ٣٠٪ من رأس المال | التزامات في مجال القطر والخدمات المساعدة للنقل البحري | صيانة واصلاح السفن |
| ٢٠ مالطا | لا توجد قيود باستثناء العقاد للسوق من خلال التواجد التجاري . | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |
| ٢١ ميانمار | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | النقل السياحي، المعاملة القومية للوحدات التجارية غير مقيدة |
| ٢٢ هولندا انتيليس | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية للتواجد التجاري: السفن المسجلة لأبد أن ترفع علم هولندا وتكون مملوكة لشركة تعمل جنسية هولندا انتيليس والكابتن يجب أن يحمل الجنسية الهولندية | التزامات في مفاولة الصانع، التخزين، التوكيلات ومقضي الصانع للشحن | لا توجد التزامات | - |

تابع جدول رقم (٣٩)
الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العضو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات التوالين | أخرى |
|-----------------|---|------------------|--------------------------------|--|
| ٢٣ نيوزيلندا | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية والنفاذ للموق للتواجد التجاري للسفن الحطية: غير مقيد لإنشاء شركات لتشغيل أسطول يرفع العلم النيوزيلندي | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | |
| ٢٤ ليجيريا | لا توجد قيود باستثناء توريد الحنطة عبر الحدود مع الأخذ في الاعتبار حجز البضائع ٤٠٪ من التجارة الحطية، ٥٠٪ من التجارة الصب، ١٠٠٪ من البضائع الحكومية، ٥٠٪ من بضاعة المعونة. فهو غير مقيد | لا توجد قيود | لا توجد قيود | صيانة واصلاح للسفن المعاملة القومية للاستهلاك في الخارج: تحتاج إلى ترخيص تأجير السفن بالطاقم |
| ٢٥ النرويج | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية والنفاد للموق فيما يتعلق بالتواجد التجاري: الملكية لتسجيل السفن. | لا توجد قيود | مفاح بشروط معقولة وغير تمييزية | للتزامات إضافية في مجال النقل متعدد الوسائط |
| ٢٦ بابوا غينيا* | لا توجد قيود | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | - |

تابع جدول رقم (٣١)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| رقم | العصر | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|-----|------------------|--|--|------------------|--|
| ٢٧ | برو* | التزامات لنقل الركاب بالمبارات وخصوصاً لخدمات السياحة الداخلية، وبالنسبة للعباد السوق من خلال التواجد التجاري وتوريد الخدمة عبر الحدود مطابـقاً لـ تراخيص، المعاملة القومية لتوريد الخدمة عبر الحدود، غير مقيدة، المعاملة القومية والنماد للسوق بالنسبة لاستهلاك الخدمة في الخارج غير مقيدة. | لا توجد للترامات | لا توجد للترامات | - |
| ٢٨ | الفلبين | لا توجد قيود باستثناء البضائع الحكومية يجب أن تنقل على سفن فلبينية لا قيود على تواجد اشخاص طبيعيين فيما عدا قيود حدود زمنية للسفن المتخصصة | لا توجد قيود ولكن للترامات في خدمات التحليـص الجمركي والتوكيلات الملاحية | لا توجد للترامات | اصلاح وصيانة السفن ويمكن التفاد للسوق بالنسبة لاستهلاكها في الخارج: ضرورة استخدام ترسانة محلية |
| ٢٩ | سانت كينسي وبغيس | الترامات في تسجيل السفن | لا توجد للترامات | لا توجد للترامات | - |
| ٣٠ | سانت لوشيا | لا توجد قيود | الترامات فقط في مجال الاكطرمة والمناطق الحرة | لا توجد للترامات | - |

تابع جدول رقم (٣٩)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| رقم | الموضوع | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات إخواني | أخرى |
|-----|---------------------|---|---|--|------|
| ٣١ | ساعات قيسا وجرماديس | لا توجد قيود باستثناء التعاد للمسوق بالنسبة للتواجد التجاري يخضع لقانون الرقابة على النقد الأجنبي والقانون التجاري وللمعاملة القومية. الإعفاء من الضرائب. | التزامات فقط في مجال الاضطراب والمناطق الحرة مع ملاحظة أن التعاد للمسوق من خلال التواجد التجاري يخضع لقانون الرقابة على النقد الأجنبي والقانون التجاري وللمعاملة القومية. الإعفاء من الضرائب. | لا توجد التزامات | - |
| ٣٢ | المعامل | لا توجد التزامات | التزامات تسليم البضائع المناولة بمقدمي البضائع، الشحن والتفريغ، التعاد إلى السوق من خلال التوريد عبر الحدود غير مقيد. | لا توجد التزامات | - |
| ٣٣ | مع البون | لا توجد قيود باستثناء التعاد للمسوق من خلال التمثيل التجاري مطلوب التوافق مع القوانين المحلية لإنشاء الشركات. | التزام كامل بالتحديد باستثناء التعاد للمسوق من خلال التواجد التجاري يتطلب مشاركة. | التزام كامل بتحرير الخدمات المساعدة للنقل البحري متاحة بشروط معقولة وغير تمييزية | - |
| ٣٤ | سفافورا | نقل البضائع لا توجد قيود ولا توجد التزامات على نقل الركاب | التزامات في مجال التوكيلات الملاحية والسفيرة | - | - |

تابع جدول رقم (٣٩)

الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| العصر | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|-------|--|---|---|---|
| ٣٥ | لا التزامات | الالتزامات في مجال التخزين، للتخليص الجمركي، مقامي للصانع، الفحص قبل الشحن | لا التزامات | صيانة وإصلاح السفن |
| ٣٦ | لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمات عبر الحدود. قيود على حركة التجارة مع الصين رديتنام، التواجد التجاري بالنسبة للسفن الحطية غير مقيدة، النفاذ للسوق بالنسبة للتواجد التجاري فيما يتعلق بالمنتجات الصلب والسفن للجولة ونقل الركاب أفقي، بالمعاملة للقومية. ضرائب النقل، استثناءات خاصة لمشغلي السفن تعمل العلم الوطني | للتزامات في مجال التخزين وتقديم النقل (وخدمات تصنيف السفن) مع توريد الخدمة عبر الحدود: غير مقيدة. النفاذ للسوق من خلال التواجد للتجاري. أفقي، المعاملة للقومية. لا قيود باستثناء أن مشاركة الأجنبي لا تتجاوز ٤٩٪ من رأس المال | مناخنة بشروط معقولة وعلى أسس غير تمييزية، للتزامات في مجال القطر وتسهيلات الاستقبال بالشواطئ (جمع القمامة) والخدمات التي يقدمها الميناء للكبائن | - |
| ٣٧ | لا توجد التزامات | لا توجد التزامات | الالتزامات في المساعدات الملاحية، والاتصالات | الالتزامات في مجال فحص وإصلاح وبناء السفن (سواء |

تابع جدول رقم (٣١)
الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري

| المصو | النقل البحري الدولي | الخدمات المساعدة | خدمات الموانئ | أخرى |
|-------|---------------------|--|--------------------|--|
| | | | خدمات الأرصاء | توريد الخدمة عبر الحدود أو الاستهلاك في الخارج (غير مقيد |
| ٣٨ | تركيا | لا توجد قيود باستثناء المعاملة القومية بالنسبة لتوريد الخدمة عبر الحدود رسوم موانئ تمييزية بالنسبة للسفن النصب وللجولة ١٠٪ هامش تفصيل للبضائع الحومية، النفاذ للسوق من حائل للتواجد للتجاري للسفن الخطية يتطلب ملكية | لا توجد لتزامات | صيانة وإصلاح السفن، تأجير السفن بالطاقم: المعاملة القومية من حائل توريد الخدمة عبر الحدود أو استهلاك الخدمة بالخارج مقيدة |
| ٣٩ | فيرويل | نقل البضائع: لا توجد قيود باستثناء توريد الخدمة عبر الحدود غير مقيد ولا توجد لتزامات في مجال نقل الركاب | لا توجد لتزامات | - |

* مصدر الجدول.

1 - The WTO Secretariat Maritime Transport Services: Background Note by the WTO Secretariat, OP. Cit., P.P.13-18.

* النقل البحري الدولي يتضمن النقل الساحلي.

ثانيا : تحليل الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية :

قدم ستة وعشرون عضواً قوائم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية في مجال النقل البحري، إلا أنه إعمالاً للفقرة الرابعة من قرار خدمات النقل البحري الصادر في ٣ يوليو ١٩٩٦، والمادة الثانية من الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات (GATS) ، تم تعليق الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية في النقل البحري الدولي، والخدمات المعاونة، والمناذ للموانئ واستخدام تسهيلاتنا وذلك حتى نهاية الجولة القادمة من مفاوضات الخدمات ويمكن من ذلك الالتزامات المحددة في مجال خدمات النقل البحري والمدرجة بجدول الأعضاء.

وتأسيساً على ذلك فإن الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية التي لم تعلق، هي فقط الاستثناءات المقدمة من الأعضاء الذين قدموا التزامات محددة، وعددهم أربعة عشر عضواً^١. ويعرض الجدول الآتي بعد ملخصاً لهذه الاستثناءات.

جدول رقم (٣٢)

الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية

في خدمات النقل البحري

| | المصو | القطاع المتأثر | الدول التي يطبق عليها الإجراء | مدة القيد | طبيعة الاستثناء |
|---|-------|--|---------------------------------------|--|----------------------|
| ١ | بين | النقل الساحلي التجارة الحظية قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية | غير محددة | ١٠ سنوات | تفصيلي/معاملة بالمثل |
| ٢ | كندا | النقل البحري، إغناء شريبي | كل الدول | متوسطة | معاملة بالمثل |
| ٣ | كوبا | نقل البضائع | كل الدول الموقعة معها اتفاقيات ثنائية | حتى نهاية المدة منكرة إنهاء الاتفاقية المقدمة من أحد الأطراف | تفصيلي |

^١ Maritime Transport Services, Background Note by the WTO secretariat, OP.Cit.,P.18.

(تابع) جدول رقم (٣٢)

| | المعصو | القطاع المتأثر | الدول التي يطبق عليها الإجراء | مدة التقييد | طبيعة الاستثناء |
|----|------------------|--|--|---|---------------------------------------|
| ٤ | الجماعة الأوربية | خدمات التاجير/التأجير للتعويض للسفن | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| ٥ | فنلندا | النقل الساحلي | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| ٦ | جاميكا | حجز البضائع في إطار مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية | الدول الموقعة على الاتفاقية | غير محدد | تفضيلي /معاملة بالمثل |
| ٧ | نيوزيلاند 1 | سفن الركاب والبضائع توريد خدمات التصياد للسفن النيوزيلندية يتطلب تأهيل | هولندا كوتنج، المملكة المتحدة، الهند، مالتيزيا، سنغافورة، باكستان، شمال أفريقيا، أيرى | غير محدد | تفضيلي |
| ٨ | بيرو | النقل في البر والبحر | مجموعة دول الانديان Andean | غير محدد | تفضيلي |
| ٩ | الفلبين | النقل الساحلي | كل الدول | تاريخ انتهاء الاعتراف الشعبة للصداقة والتجارة والملاحة | معاملة بالمثل |
| ١٠ | السفال | النقل الساحلي النقل البحري: مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية النقل البحري | ٢٥ دولة غير محدد | قريباً غير محدد | معاملة بالمثل تفضيلي/معاملة بالمثل |

(تابع) جدول رقم (٣٢)

| العدد | المصدر | القطاع المتأثر | الدول التي يطبق عليها الإجراء | مدة القيد | طبيعة الاستثناء |
|-------|-----------------|--|-------------------------------|-----------|----------------------|
| ١١ | نابالاند | بيع وتمويل خدمات النقل البحري، مجموعة الصرافة على القيمة المضافة | كل الدول | غير محدد | تفضيلي/معاملة بالمثل |
| ١٢ | ترينداد وتوباغو | حجز البضائع في إطار مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية | للدول الموقعة على الاتفاقية | غير محدد | تفضيلي/معاملة بالمثل |
| ١٣ | تركيا | خدمات النقل؛ معدلات ضريبة الدخل والشركات الاستثناء من الضريبة على القيمة المضافة | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| | | معاملة مركبات النقل | كل الدول | غير محدد | معاملة بالمثل |
| ١٤ | فروبيلا | خدمات النقل البحري للبضائع المشاركة في البضائع | غير محددة للولايات المتحدة | غير محدد | معاملة بالمثل تفضيلي |

المصدر: The WTO secretariat Maritime Transport Services, Background Note by the WTO secretariat, OP.Cit.,P.18.

ويتضح من الجدول السابق أن الاستثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية التي لم يتم تعليقها يمكن إنجازها فيما يلي:

- أ - الإجراءات التي تم اتخاذها في إطار معاهدة الأمم المتحدة لقواعد سلوك المؤتمرات الملاحية.
 - ب - الملاحة الساحلية.
 - ج - المعاملة الضريبية.
 - د - اتفاقيات ثنائية.
 - هـ - تأخير السفن.
 - و - توريد ضباط بحريين.
- ومن ناحية الفترة الزمنية للاستثناء:

أ - نجد أن خمسة عشر استثناء لم تحدد فترة زمنية لاستمرارها.

ب - ثلاثة استثناءات ربطت فترة الاستثناء بتاريخ انتهاء الاتفاقيات الشائبة القائمة.

أما من رابطة طبيعة الاستثناء فقد كانت على النحو الآتي:

أ - تسع استثناءات في مجال المعاملة بالمثل.

ب - أربعة استثناءات لها طبيعة تفضيلية

ج - ست استثناءات تجمع بين المعاملة بالمثل والطبيعة التفضيلية

ويلاحظ أن هناك استثناءات أخرى من شرط الدولة الأولى بالرعاية (MEN) تطبق على كافة القطاعات الخدمية وتنسحب على النقل البحري^١.

ثالثاً: تحليل الالتزامات المحددة التي قدمها المفاوض المصري :

حددت مصر التزاماتها لتحرير قطاع النقل البحري في إطار جولة أوروحي في مجالين.

١ - صناعة تكسير السفن.

٢ - إصلاح الحاربات

وذلك تأسيساً على أن قطاع النقل البحري قطاع محور بطبيعته، ثم عدلت مصر التزاماتها

لتصبح على النحو الآتي:-

١ - إنشاء شركات تمتلك سفن نقل الركاب والبضائع على ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ٤٩٪

حتى يمكن أن ترفع العلم المصري وبالتالي تتمتع بمزايا السفن المصرية، وإن يكون رئيس مجلس الإدارة وأغلبية المجلس ممتنعين بالحسبة المصرية، وإن يكون ٩٥٪ من الطاقم مصريين وإن تمثل أجورهم ومرتباتهم ٩٠٪ من الأجور والمرتبات المدفوعة.

٢ - الشركات المشتركة للقيام بأعمال التطهير والتعميق بالموانئ علسي ألا يتعدى رأس المال الأجنبي ٧٥٪ على الأكثر، وإن يشكل المصريون نسبة ٢٥٪ من العمالة على الأقل، وكذلك تكون نسبة المصريون بمجلس الإدارة ٢٥٪ على الأقل.

^١ Ibid., P.P.18-19.

وهذا أقصى ما يمكن تحريره من وجهة النظر المصرية وذلك تأسيًا على أنه لا يمكن تحرير تجارة خدمات النقل البحري في الوقت الحاضر لأن معظم خدمات النقل البحري لم تحرر محليًا لكونها تعمل في إطار قطاع الأعمال انعام، وإن القطاع الخاص يحتاج لفترة طويلة ليكتسب الخبرة التي تمكنه من إدارة هذه الخدمات. وبعدها يمكن النظر في تحريرها خارجيًا، كما أن الخبرات والكفاءات التي نشأت في ظل القطاع العام يمكنها أن تتولى إدارة هذه الخدمات ولا توجد حاجة للحررة الدولية في الوقت الحاضر. كما أن الخدمات المعروض لتحريرها تستهدف دعم كفاءة الأسطول التجاري الوطني والموانئ المصرية. حيث تستفيد مصر من التحرير بجذب استثمارات أجنبية والتكنولوجيا الحديثة.

وموقف مصر من قضية تحرير تجارة خدمات النقل البحري يتماشى مع الموقف الأمريكي ومعظم الدول النامية وخصوصًا فيما يتعلق بالنقل متعدد الوسائط الذي ترفض مصر تحريره لصعوبة التأمين على كافة وسائل النقل.

وتحرير خدمات النقل البحري الذي يركز على الموانئ السابقة ذكرها يشتمل في مصر على أربعة عشر نشاط تخضع لإدارة الدولة في إطار القوانين المنظمة للنقل البحري - هناك إجراءات تعتمدها الحكومة اتخذها في هذا الصدد لإصدار تشريعات تقضي بحرية إنشاء شركات شحن وتوزيع الحبوب آليًا بالموانئ المصرية لكونها تحتاج إلى تكنولوجيا متطورة، كما أن هناك خدمات يصعب تحريرها ولتحققها أمام المنافسة الأجنبية في الوقت الحاضر ولكن بحري تحريرها داخلها في إطار السياسة المعروفة (بالخصوصة) والتي تتم في إطار برنامجي الاستقرار والتكيف الهيكلي المدعومين من الصندوق والبنك الدوليين

احتمالات تحسين التزامات مصر :-

- في ضوء ما تقدم نجد أن المفاوضات المصرية قد وضع احتمالات لتحسين التزامات مصر - إذا ما دفعته الظروف إلى ذلك - تتمثل فيما يلي :-
- ١ - الشحن الآلي للحبوب بشرط أن تكون شركة مشتركة تبلغ مساهمة الجانب المصري ٥١% على الأقل.
- ٢ - أنشطة خدمات النقل البحري (ركاب وبضائع) في المناطق الحرة وفقًا لما يصح عليه قانون الاستثمار ٨٩/٢٣٠ .

٣ - ترسانات إصلاح وبناء السفن من خلال خوصصتها ومنح الأجانب حق الإدارة والتملك

إلا أن زيادة الالتزامات على النحو المتقدم مرهون بما يلي:

- مدى استفادة مصر من نقل التكنولوجيا وزيادة الاستثمارات الأجنبية في هذا القطاع الحيوي الهام، فضلاً عن الاستفادة من التزامات الدول الأخرى بفتح أسواقها أمام العمالة البحرية المصرية
- مطالبة الدول المتقدمة وعلى رأسها الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة لمصر بتحرير خدمات النقل البحري في إطار المفاوضات الثنائية والتي ستحدد كأساس للتوصل إلى التزامات متعددة الأطراف. أي أن الحكومة المصرية قدمت التزامات بتحرير مقيد للنقل البحري الدولي وخدمات الموانئ ولم تقدم التزامات بتحرير الخدمات المساعدة وهي بهذا تكون قدمت التزامات تنوق ما قدمته دول الاتحاد الأوروبي !!!، ولم تقدم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية وكان يجب عليها أن تفعل هذا حتى تستفيد من مدونة السلوك للمؤتمرات الملاحية ومن الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها.
- والآن ما هي الآثار الاقتصادية لتحرير خدمات النقل البحري، بافتراض التوصل إلى اتفاق لتحريره.

الخلاصة:

تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير خدمات النقل البحري.

١ - النقل البحري الدولي:

قدم تسعة وعشرون عضواً فقط التزامات محددة لتحرير هذا القطاع، ولم يقدم الاتحاد الأوروبي التزامات لتحرير نقل الركاب والبضائع وكذلك فنلندا والنمور، اليابان وكندا والولايات المتحدة، كما أن الدول التي التزمت بتحرير خدمات النقل البحري الدولي وضعت قيوداً على هذه الالتزامات، وبالتالي فإن الهدف من التحرير والذي يتمثل في منح الناقل الأجنبي فرصة الفئاذ الى السوق لم يتحقق.

٢ - الخدمات المساعدة:

قدم ست وعشرون عضوا التزامات بتحرير الخدمات المساعدة، معظمها في مجالات التخزين والتوكيلات، ومعظم الالتزامات المقدمة مقيدة. والدول المقدمة - على عكس الدول المتخلفة - ترغب في تحرير هذه النوعية من الخدمات.

٣ - خدمات الموانئ:

قدم سبعة عشر عضوا التزامات بتحرير خدمات الموانئ معظمها مقيدة، ولم تقدم معظم الدول المتقدمة بالتزامات لتحرير الموانئ.

٤ - خدمات أخرى:

قدم بعض الأعضاء التزاما بتحرير خدمات إضافية كإصلاح السفن، تأجير السفن بالطاقم.

تحليل الاستثناء من شرط الدولة الأولى بالرعاية:

قدم أربعة عشر عضوا استثناء من شرط الدولة الأولى بالرعاية في النقل البحري، وتشمل هذه الاستثناءات في:

الإجراءات التي اتخذت في إطار معاهدة الأمم المتحدة لقواعد السلوك المؤتمرات الملاحية - الملاحة الساحلية - المعاملة الضريبية - اتفاقيات ثنائية - تأجير السفن - العمالة البحرية.

تحليل الالتزامات المحددة التي قدمها المعارض المصري:

قدمت مصر التزامات وتشمل في:

إنشاء الشركات المشتركة لتملك سفن الركاب والبضائع والشركات المشتركة للقيام بأعمال التطهير والتعميق

المبحث الثالث

تحليل الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات

على

قطاع النقل البحري

استعرض فيما سبق القيود المفروضة على خدمات النقل البحري بأعمده الثلاثة، وتبين أن معظم هذه القيود فرصتها الدول المتقدمة على ممارسة خدمات النقل البحري، وأن القيود التي تفرضها الدول المتخلفة أن هي ألا ردود أفعال للقيود المفروضة على ممارساتها لخدمات النقل البحري من قبل الدول المتقدمة، ومع ذلك فإن القيود المطروحة للتفاوض بشأن تحريرها معظمها يتعلق بتلك القيود المفروضة من قبل الدول المتخلفة، حيث أن الهدف هو إلغائها لأسواق خدمات النقل البحري بتلك الدول، وأخراجها من هذا النشاط. كما عرضنا للالتزامات المحددة التي قدمتها الدول لتحرير هذه الأعمدة وتبين من عرض هذه الالتزامات غياب اللاعبين الرئيسيين المندجين بالتحرير، وعدم تقديمهم للالتزامات، وحتى الالتزامات التي قدمها عدد محدود من أعضاء منظمة التجارة العالمية، تبين أنها التزامات مقيدة، وفي مجال النقل البحري الدولي كانت أهم القيود التي تتعلق بالوحدات التجارية، تتمثل في حصر البضائع، سواء عن طريق اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف أو من خلال مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية، وتسجيل السفن كما لم تقدم أي التزامات بخصوص تحرير استقلالات العمالة البحرية، ناهيك عن أن القيود المفروضة على هذه الخدمات من قبل الدول المتقدمة لم تطرح أصلاً للتفاوض بشأن تحريرها (على سبيل المثال الوضع الاحتكاري للمؤتمرات الملاحية).

كما أن الخدمات المساعدة لم يتم التوصل لاتفاق بشأنها، وحتى الالتزامات التي قدمت مقيدة هي الأخرى بقيود شتى، أما إلغائها للموانئ واستخدام تسهيلات، فالالتزامات المقدمة مقيدة هي الأخرى.

وبالرغم من ضعف مستوى الالتزامات المقدمة من الدول في مجال تحرير خدمات النقل البحري، لم تكفي بعض الدول بما، بل تقدمت بقوائم استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية

وحاصل القول أن النتائج التي تم التوصل إليها من خلال جداول الالتزامات المحددة ضعيفة، إلا أنها تمثل أساس مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري في الجولة القادمة من مفاوضات تحرير الخدمات (٢٠٠٠-٢٠٠٤).

وفي ضوء الموقف الأمريكي الرافض لتحرير خدمات النقل البحري لعدم توافقه مع مصالحها، واستمرار دول الاتحاد الأوروبي هذا الرفض على البحر السائل بيانه - فإنه لا يتوقع أن تسير المفاوضات في اتجاه التحرير في المستقبل المنظور. ألا أنه ينبغي أن يذكر أنفسنا ببعض الحقائق الهامة:-

- ١ - على الرغم من أن التفاوض في تحرير خدمات النقل البحري اختياري، إلا أنه لا يوجد قطاع خارج نطاق الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، أي أن القواعد العامة للاتفاقية سوف تطبق على كل قطاعات الخدمات بما فيها النقل البحري
- ٢ - أن المؤتمر الوزاري المعقد في سبغالورة في نهاية ١٩٩٦. سلم (WTO) أمراً ملزماً بشأن التفكير في النظم الدولية الممكن تطبيقها في مجال المنافسة، وهذا أمر عام يشمل قطاع النقل البحري شأنه في ذلك شأن باقي القطاعات.
- ٣ - أن هناك مفاوضات جارية لتحرير قطاعات أخرى سيكون له تأثير مباشر على تحرير خدمات النقل البحري مثل الدعم، والمنشريات الحكومية، والرقابة Safeguards
- ٤ - وتتوقع منظمة التجارة العالمية WTO تطبيق قواعد الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات خلال فترة تتراوح من خمس سنوات إلى عشر سنوات من الآن، كما يرى بعض خبراء المنظمة أن تحرير قطاع النقل البحري سيكون تدريجي، كما حدث في مجال تحرير التجارة في السلع، إذ أن متوسط التعريفة الجمركية بلغ ٤.٠٪ عام ١٩٤٨، ولكن أصبح الآن ٥٪، ويقدر خبراء المنظمة أن القيود المفروضة على قطاع النقل البحري ستزول في فترة اقصر^١.

¹Pierre Laettrile , GATS and Shipping: The story of a long misunderstanding , OP.,
A paper presented at WTO.Conference, 1996,P.P.5-6 .

ويتوقع بعض المحدثين أن تطبق الاتفاقية العامة للتجارة في السلع والاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات سوف تقدم دعماً لسوق الناجح في نهاية العشر سنوات الحالية بحوالي ٣٠٠ مليون دولار، كما أن السفن الخطية وسفن الحاويات ستستفيد من خفض الجمارك^١.

هذا عن الآثار المترتبة على تحرير التجارة السلعية والخدمية معاً. ماذا عن الآثار المترتبة على كل مبدأ من مبادئ الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات ١٢

على أي الحالات فإن التحرير التدريجي لخدمات النقل البحري قد يقضي إلى تحرير كامل . وفي هذا ما يدعو إلى تحليل الآثار المترتبة على أعمال الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري على النحو الذي سنفصله فيما يلي.

١ - الآثار المترتبة على تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية (MFN) :-

أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية في مجال خدمات النقل البحري، يشير قسمة تخصيص الحمولات (Cargo Sharing) التي تستهدف المشاركة في نقل البضائع في مواجهاة سيطرة أساطيل الدول المتقدمة على السوق الملاحي وذلك في إطار اتفاقيات ثنائية أو اتفاقيات دولية متعددة الأطراف.

بادئ ذي بدء، ينبغي أن نقرر أن إعمال شرط الدولة الأولى بالرعاية في مجال النقل البحري يتطلب ضرورة تخلي الأعضاء عن نظام تخصيص الحمولات سواء كان هذا النظام في إطار اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف مثل مدونة قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية (قاعدة ٤٠ : ٤٠ . ٢٠) الشهيرة بالنسبة لنقل التجارة الخطية، وكذلك قاعدة (٥٠ : ٥٠) بالنسبة لنقل البضائع الصب) التي تعطي الدول النامية والدول الأقل تقدماً (LDCs) حصصاً في نقل تجارتها الخارجية بما يكفل حد أدنى من الحمولات لأساطيلها، الأمر الذي سيؤدي إلى حرمان تلك الدول من هذه الحصص وسيستج عن ذلك تحول الطلب عن أساطيل الدول المتخلفة والدول الأقل تقدماً إلى أساطيل الدول المتقدمة كمنفعة لالغاء الحصص، وبالتالي يتوقع انتعاش صناعة النقل البحري في الدول المتقدمة الأمر الذي يساعدها على الخروج من حالة الركود المزمع الذي تعاني منه، ويعيد تعريفات النقل إلى مستواها الطبيعي، ومن ثم تتحسن أوضاع الشركات الملاحية بتلك الدول. وانخفاض الدعم الموجه لها مما يقلل أعباء الموازنة العامة. بينما يتوقع عكس ذلك في الدول المتخلفة إذ يتوقع تقلص صناعة النقل البحري بتلك الدول.

^١Michael Roe, GATT , Shipping & Developing Countries, A paper present at Mardacon , 1995), P.5.

ويترتب على هذا الوضع ردود أفعال متباينة.-

- فالدول المتقدمة ينتظر أن تنجح صناعة النقل البحري بما إلى مزيد من التكتل والاندماج، الأمر الذي تريد معه درجة الاحتكار، ويتحول السوق إلى سوق مافسة احتكارية أو احتكار قلة، تلعب فيه الشركات متعددة الجنسية دور الفاعل الرئيسي، الأمر الذي قد يؤدي إلى تخصيص السوق فيما بينها.

- أما الدول المتخلفة والدول الأقل نمواً فيكون أمامها عدة بدائل أحلامهم مر:-

أ - أما أن ترعى بدور هامشي تلعبه أساطيلها في إطار الاستراتيجية الجديدة للتقسيم الدولي للعمل.

ب - وتساورنا الشكوك في أن يكون لأساطيل هذه الدول أسما دور تلعبه في ظل استراتيجية التقسيم الجديد للعمل الدولي. وذلك بالنظر إلى حقيقة أن الدول المتقدمة تريد العبث إلى جميع خدمات النقل البحري بما فيها النقل الساحلي.

وعلى ذلك يكون الخيار التالي هو أن تخرج من سوق النقل البحري لتفسح المجال للاحتكارات الدولية متعددة الجنسية، وهذا أمر قد يصعب على بعض الدول التسليم به بعد أن تكبدت استثمارات هائلة لبناء أساطيلها الوطنية، خصوصاً وأن بعض هذه الاستثمارات قد تم تمويلها بديون خارجية

ح - وفي ضوء ما تقدم يكون البديل الأكثر احتمالاً، هو أن تنجح هذه الدول إلى فرض إجراءات حامية شديدة دفاعاً عن صناعة النقل البحري، كأن تقدم مساعدات حكومية، أو تتوصل إلى نظم جديدة للخصص كالخصص الحكومية، على سبيل المثال.

وهكذا نجد أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية في خدمات النقل البحري، يمكن أن يقودنا إلى نتيجة عكسية، وهي مزيد من التقييد، بل تقييد كامل للتجارة الدولية في خدمات النقل البحري بدلاً من تحريرها.

وقد يرى البعض أن الدول المتخلفة والدول الأقل تقدماً يمكنها أن تطلب استثناءها من تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية لمدة معينة، تقوم خلالها بإلغاء نظام حجز البضائع تدريجياً، وفي ذات الوقت تقوى أساطيلها التجارية من خلال تطوير نظم الإدارة والتعاون الفني والتجاري مع الدول المتقدمة¹.

¹ See : Haralambdes H.E. & others ,Op. Cit, P P 13-14.

ولكن بالنظر الى الفجوة التنظيمية والتكنولوجية بين أساطيل الدول المتقدمة والمتخلفة ومشكلات نقل التكنولوجيا والاحتكارات في إطار الشركات متعددة الجنسية، فلا يتظر أن يكون تطوير الأساطيل المتخلفة عبر الزمن بديلا لنظام حجز البضائع.

ولما كان شرط الدولة الأولى بالرعاية، يعتبر حجر الزاوية في الاتفاقية العامة للتعريف والتجارة (GATT) فإن نجاح معظم الدول في التحلل من شرط الدولة الأولى بالرعاية كليا أو جزئيا، قد يشجع على استمرار نظام الحصص واشتراط التسحقن على سفن وطية (Cargo Reservation)، وقد تستحدث قيودا جديدة على خدمات اسفل البحري، مما قد يؤدي في النهاية إلى الحد من فعالية أذراع النقل البحري في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات في تحرير هذا القطاع.

ومن جهة أخرى، نجد أن تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية، سوف يحد من مساهمة الدول المتخلفة والدول الأقل نموا في خدمات اسفل البحري، الأمر الذي يتعارض مع مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية الذي تنص عليه الاتفاقية.

أما بالنسبة للأثر على مصر، يلاحظ أنها تعد الدولة العربية الوحيدة التي قدمت حداولا التزاما المحددة لتحرير قطاع النقل البحري، كما أنها لم تقدم أية استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية وكان عليها أن تفعل، وذلك على الرغم من أن الأسطول البحري المصري (الملوك والمستأجر) في ظل نظام الحصص الثنائية والمتعددة الأطراف لم يتمكن من نقل سوى ٢٢٪ من تجارة مصر الخارجية المنقولة بحرا منها نحو ٨٪ على سفن مملوكة والباقي وقدره ١٤٪ على سفن مستأجرة.

وبالنسبة لهذه النسب متواضعة للغاية. كما أن معامل الاختلاف بين نسبة الصادرات المنقولة على سفن مصرية (مملوكة ومستأجرة) ونسبة الواردات المنقولة على ذات السفن كبير، مما يعني وجود اختلال بمعنى أن السفن المصرية تعمل بنظام One Leg وذلك على النحو الموضح بالحدولين رقمي (٣٣)، (٣٤)

وهذا معناه انه في حالة تطبيق هذا الشرط على مصر سينتهي الأمر بخروجها من السوق أو قبولها دوراً هامشياً، أو أن تتحلل من شرط الدولة الأولى بالرعاية، أي إنها ينسحب عليها نفس التحليل السابق.

٢ - الأثر الناجم عن تطبيق المعاملة القومية على خدمات النقل البحري:

ويتضمن تطبيق هذا المبدأ المساواة بين موردي خدمات النقل البحري الوطنيين والأجانب، بحيث تتناول المعاملة العنصرية الممنوحة للوطنيين، والتي تتمثل في الإحراجات الحماية : كاشتراط النقل على منسوطية. أن هذه المساواة لا تحقق العدالة، لأنه كما يقول فقهاء المالية العامة الغربيون، انه كما تحقق العدالة من خلال المساواة يجب أن يطبق مبدأ العدالة الرأسية والعدالة الأفقية، ومعناه أن الوحدات التي في مراكز متباينة تعامل معاملة ضريبية متباينة، أما العدالة الأفقية فمعناها أن الوحدات التي في مراكز متساوية تعامل معاملة ضريبية متساوية وهذه أفكار مستقرة ومعمولة لها في كافة التشريعات الضريبية والمالية التي تستهدف تحقيق المساواة^١.

وعلى ذلك فإن مساواة موردي خدمات النقل البحري الوطنيين بالأجانب يحاف قاعدة العدالة الرأسية، وذلك بالنظر إلى اختلاف المستوى التكنولوجي والتنظيمي لكل منهما.

وما يترتب على ذلك من اختلاف في مستوى التكاليف في الحالتين، بالإضافة إلى أن المساواة بين الموردين الوطنيين والأجانب في نسب الرسوم والضرائب سيؤدي إلى اختلاف ما يدفعه كل منهم كقيمة مطلقة لاختلاف الإيرادات، فضلاً عن أهمية حماية الناقلين الوطنيين لكون صناعة النقل البحري صناعة ناشئة بالدول المتخلفة.

وأما ما كان الأمر فإن تطبيق مبدأ المعاملة الوطنية من شأنه أن ينتج الآثار الآتية:

من المعلوم أن الميزة التنافسية للدول المتخلفة والدول الأقل نمواً بصمة عامة وفي مجال النقل البحري بصمة خاصة -محدودة، وبالتالي فإن التطبيق السليم لمبدأ المعاملة الوطنية سيفضي إلى :

- أما إلغاء القيود المفروضة لصالح الناقلين الوطنيين، أو منح نفس المزايا التي يتمتعون بها إلى شركات الملاحة الأجنبية. وهذا من شأنه أن يرفع تكاليف التشغيل للناقلين الوطنيين ويخفض تكاليف الناقلين الأجانب، وهذا سوف ينعكس سلباً على الوالدين التي يعرضها الناقلون

^١ للوقوف على تفاصيل هذين المبدأين انظر:

د. حامد عبد المجيد دراز، د. على عباس عياد، مبادئ الاقتصاد العام، (الاسكندرية: مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٧٥)، الطبعة الثانية، ص ١٦٢-١٦٥.

الوطنيين، أو يحافظوا على نفس مستوى التوالين مع ارتفاع التكاليف، وبالتالي تنخفض مستويات أرباحهم، وبالتالي تقل قدرتهم على تنفيذ الخطط الاستثمارية الجديدة وبرامج الإحلال، الأمر الذي يحد من قدرتهم على المنافسة المحدودة من الأصل. أو ينتج آثارا عكسية بالسبب للناقلين الأجانب في حالة منحهم نفس المزايا التي يحصل عليها الناقلين الوطنيين إذ يترتب على ذلك انخفاض مستوى التكاليف وبالتالي سيتمكن الناقل الأجنبي: أما من خفض التوالين ومن ثم يزيد الطلب عليه وتزيد الأرباح، أو الإبقاء على نفس المستوى من التوالين وزيادة الأرباح، الأمر الذي يمكنهم من تنفيذ الخطط الاستثمارية والأنفاق على البحوث مما يكفل جودة الخدمة المؤداة، وفي جميع الأحوال ستكون النتيجة هي انخفاض الطلب على الأساطيل الوطنية التي تعاني من عدم توافر الحمولات¹.

وبلاحظ أن هذا التحليل برمته ينطبق على النقل البحري في الولايات المتحدة، ولكن مع اختلاف في درجة تأثيرها، إذ يحتمل أن يحفض الطلب على الأسطول الأمريكي ولكن بدرجة أقل من الذي سيخفض إليه الطلب على أساطيل الدول المتخلفة والأقل عموا.

التر إلغاء التميز في الضرائب والرسوم:

عموما قد يأخذ التميز في الرسوم والضرائب الذي تفرضه الدول المتخلفة والأقل عموا على السفن الأجنبية عدة أشكال منها :-

- تقاضي رسوما أو ضرائب من موردي خدمات النقل البحري الأجانب بغضات أكبر من تلك المفروضة على نظرائهم الوطنيين.
- إعفاء موردي خدمات النقل البحري الوطنيين من الرسوم والضرائب.
- قد يكون التميز في نوع العملة التي يتم بها سداد الرسوم والضرائب، أو في سعر الصرف المستخدم.

وعموما يترتب على إلغاء هذا النوع من التميز آثارا متعددة، تختلف باختلاف الطريقة التي سيتم بها مساواة موردي خدمات النقل البحري الوطنيين، بنظرائهم الأجانب ففسي حالة مساواة موردي خدمات النقل البحري الوطنيين بنظرائهم الأجانب سيؤدي ذلك إلى زيادة تكاليف التشغيل مما يؤثر بالسلب على مركزهم التنافسي بينما في حالة مساواة موردي خدمات النقل البحري الأجانب بنظرائهم الوطنيين، فانه من المتوقع أن يتأثر المركز التنافسي لموردي

¹Haralambdes H.E.& others, OP. Cit. , P.16.

الخدمة الوطنية أيضاً. حيث أن انخفاض تكاليف التشغيل بالنسبة لموردي الخدمة البحرية الأجانب سينعكس إما في شكل تخفيض أسعار خدماتهم مما يزيد الطلب عليها- وبالتالي يخفض الطلب على الخدمات البحرية الوطنية- أو يقعون على مستويات أسعار خدماتهم عند نفس مستوياتها السابق، وبالتالي تزيد الأرباح مع ما يتضمنه ذلك من إمكانيات تنفيذ برامجهم الاستثمارية والإنفاق على الدراسات والبحوث وبالتالي تطوير جودة الخدمة المؤداة للعميل، كل ذلك سيؤدي إلى تدهور المركز التنافسي لموردي الخدمات البحرية الوطنيين¹.

ومن ناحية أخرى، نتيجة لمساواة موردي الخدمة الأجانب بنظرالهم الوطنيين، ينتظر ان تتأثر موارد الخزانة العامة بالسلب نتيجة انخفاض الضرائب والرسوم، وإيرادات الموانئ، وشركات الشحن والتفريغ..... الخ، سيؤدي ذلك من خلال الرى المضاعف والمعدل إلى انخفاض الدخل القومي وبالتالي تتأثر خطط الاستثمار في البنية الأساسية، ومنها الموانئ مما يؤدي إلى تدهورها في تلك البلدان. وبالعكس يجد انه في حالة إلغاء هذا اللون من ألوان التميز يتوقع أن يكون الأثر إيجابى على الدول المتقدمة.

وهذا التحليل ينطبق برمته علي مصر حيث أن الشركات رافعة العلم المصري (سواء كانت قطاع خاص، أو قطاع أعمال عام)، تحظى بمعاملة تمييزية في الموانئ المصرية حيث تسدد رسوم الموانئ بالنقد اخلئ، كما أن الشركات المنشأة وفقاً لقانون استثمار رأس المال المصري والأجنبي تتمتع بإحارة ضريبية قد تصل إلى خمسة عشر عاماً، الأمر الذي يعد تمييزاً ضد الناقلين الأجانب. وبالتالي فإن إلغاء هذا التميز يؤدي إلى زيادة تكاليف الناقلين الوطنيين أو تخفيض تكاليف الناقلين الأجانب، مما سيؤثر سلباً على الوضع التنافسي للناقلين الوطنيين.

٣ - الأثر الناجم عن تطبيق مبدأ الفاذ إلى السوق :-

تعرض قيود الفاذ لسوق لأعطاء ميزة تنافسية لموردي خدمات النقل البحري الوطني، كما تعرض لدواعي أمية وسيادية خصوصاً في حالة قيود الفاذ إلى الموانئ. والحجة التي يستند إليها دعاة التحرير في تطبيق الفاذ إلى الأسواق على خدمات النقل البحري تلخص في أن الأساطيل الكبيرة لا يمكن تشغيلها تشغيلاً ناجحاً إلا في ظل وجود إمكانيات كافية وغير مقيدة-

¹ Compare, Ibid, P.16.

لندفقات كبيرة وكافية من البضائع. وهذه الندفقات ماضياً ما نتوافر في ظل التجارة الشائنة، بسبل يمكن توفيرها من توليفة من التجارة الوطنية والعابرة.

واكثر القيود التي ترد على مبدأ القاد للسوق شيوخاً، هي ما يعرف بحجز البضائع Cargo (Reservation) أو اشتراط النقل على سفن وطنية¹

وفي ظل قيود النفاذ إلى السوق، يحاول العديد من موردي خدمات النقل البحري الأجانب، الفقر فوق هذه القيود من خلال إنشاء الشركات المشتركة (Joint Venture) في الدول المتخلفة، أو اتفاقيات الكونسورتيو ولكن في حالة إزالة قيود القاد إلى السوق، سوف تختفي دواعي موردي خدمات النقل البحري الأجانب للتعاون مع نظرائهم بالدول المتخلفة². لإنشاء هذه النوعية من الشركات حيث انه بوسعهم إنشاء شركاتهم على وجه الاستقلال.

في إطار الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات يتم القاد للسوق من خلال وسائل توريد الخدمات الأربعة التالية:

١ - انتقال الخدمة ذاتها عبر الحدود.

٢ - انتقال مستهلك الخدمة.

٣ - التواجد التجاري.

٤ - تواجد الأشخاص الطبيعيين.

والنوع الثاني من وسائل توريد الخدمات لا يثير أية مشكلات بالنسبة للقاد لأسواق خدمات النقل البحري، وبسما تحاول الدول المتقدمة إقرار والتأكيد على التبادل التجاري وحق توريد الخدمات في النقل البحري، تستبعد تماماً الالتزام بتواجد الأشخاص الطبيعيين، وهو الوسيلة التي يمكن من خلالها توريد العمالة البحرية وهو الموضوع الذي يهتم العديد من الدول المتخلفة. تعدد صور التواجد التجاري إذ يتخذ عدة صور للاصطلاح بأنشطة تسويق وبيع خدمات النقل البحري، عقد صفقات لشراء واستخدام وسائل النقل والخدمات المتعلقة بها، ومستندات الشحن، والجمارك، وخدمات التوكيلات... الخ

ويؤدي السماح بالتواجد التجاري لشركات الملاحة الأجنبية في الدول المتخلفة، والدول الأقل تقدماً إلى منافسة غير متكافئة من الشركات المحلية ذات الإمكانيات المحدودة، وسرعان ما

¹Peter Faust, the impact of GATT Agreement on Shipping in General & on Ports in Particular, A paper presented at the Future Role of Ports in the G.C.C., held in U.A.E. 1995, P.4.

²Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, op. Cit., P.1.

تخمس نتيجة هذه المنافسة لصالح الأولى، وتخرج الثانية من السوق، وبصفة خاصة في مجالات التوكيلات والشحن والتفريغ، كما أن الشركات الملاحية قد تستخدم وجودها التجاري في الدول المتحالفة لتنافس الشركات الملاحية الوطنية على نقل تجارتها الخارجية لتلك الدول كما قد تحاول شركات الملاحة الأجنبية استغلال وجودها في تلك الدول لتقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب لعملائها، وبالتالي وبغرض استكمال حلقات النقل متعدد الوسائط - فمن المتصور أن تقوم بمد سلطانها على النقل البري في الدول المتحالفة¹.

ومن جهة أخرى، فإن تخفيض قبود الفاذا إلى السوق بالنسبة للشركات الملاحية، سيؤثر تأثيراً كبيراً على الجوانب التشغيلية والعلاقات التجارية للموانئ حيث أنها ستحدد من هم مستخدمي الموانئ، وبالتالي ستعبر علاقات الموانئ بالخطوط الملاحية وبصفة خاصة الأحيية منها² وبمعنى القول بأن تحرير الفاذا لأسواق خدمات النقل البحري وغولمة إنتاجها، سيؤدي إلى زيادة حدة المنافسة، وبالتالي يصبح من العسير على موردي خدمات النقل البحري في الدول المتحالفة الاستمرار في التشغيل فقد يخرجون من السوق، أو يتحولوا إلى مجرد مستأجري خلايا وفي أحسن الأحوال سيكونوا متحيزين حذيين.

٤ - الأثر المترتب على إعمال المعاملة القومية والفاذا إلى السوق معا:

بالإضافة إلى الآثار المترتبة على تطبيق كل من المعاملة القومية والفاذا للسوق كل على حدة، فإن تطبيق القاعدتين معا من شأنه أن يؤدي إلى آثار أخرى لوجزها فيما يلي:

أ - تمهيد السبل أمام موردي خدمات النقل البحري الأجانب للولوج إلى خدمات النقل الساحلي، ويمكن أن يكون ذا تأثير بالغ على صناعة النقل البحري إذا كان النقل الساحلي امتداد للنقل متعدد الوسائط.

ب - أن تطبيق مبدأ المعاملة القومية والفاذا للسوق، يتضمن منح السفن الأجنبية الحق في استخدام الميناء، وتسهلاته التي تتمثل في البنية التحتية مثل المخطاف، الأرصفة، الإمارة... الخ وكذلك استخدام الخدمات الملاحية وخدمات مائدة البصائع مثل القاطر والأرصاد والاتصالات والشحن والتفريغ، محطات الحاويات والحمالك والتوكيلات... الخ. وفي هذه الأحوال يتوجب معاملة السفن الأجنبية على قدم المساواة مع السفن المحلية وإلغاء الأولوية الممنوحة للسفن الوطنية في استخدام تسهيلات الموانئ الوطنية، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف تشغيل

¹Haralambdes H.E.& others, OP. Cit. , P.16.

²Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, op. Cit.,P.S.

النفس الوطنية خصوصاً في حالات تكديس الموائى الوطنية. ولاشك أن هذا يؤدي إلى الحد من القدرة التنافسية للشركات الوطنية.

ويرى البعض أن السماح للأجانب بإنشاء موائى وأدارتها يؤدي إما إلى إنشاء ميناء عام مسموح للكافة باستخدامه، أو ميناء خاص يقتصر استخدامه على الجهة التي أسستته ولاشك أنه إذا كان الميناء عاماً فسوف تريد طاقة الموائى المتاحة للدولة دون ضغوط تمويلية. إما إذا كان الميناء خاصاً فسيترتب على ذلك تشغيل عمالة، وزيادة في حصة الضرائب وزيادة استهلاك السلع والخدمات المحلية ونقل التكنولوجيا.

أن هذه الآثار الإيجابية، يساورها شك في تحقيقها في ضوء تجارب الاستثمار الأجنبي المباشر في الدول المتخلفة وما يترتب عليه من نقل عكسي للموارد، كنتيجة لزيادة تحويلات الأرباح عن رأس المال، كما أن أثرى المضاعف والمعدل لا يتحققا في الدولة التي انساب إليها الاستثمار^١، بل يتحقق في الدولة التي انساب منها الاستثمار، كنتيجة لتحويلات الأرباح فضلاً عن أن نقل التكنولوجيا عادة ما سيكون صورياً، بمعنى نقل تكنولوجيا غير ملائمة يراد التخلص منها في الغرب، نتيجة لظهور تكنولوجيا أحدث منها أو لكونها ملوثة للبيئة.

وحتى إذا افترضنا إمكانية تحقيق تلك المزايا، يبقى أمامنا اعتبارات السيادة والدواعي الأمنية التي قد تشهك لوجود موائى مملوكة للأجانب أو يديرها أجانب، وهذه الاعتبارات تجبز للدول المتخلفة وفقاً للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات وقف تنفيذ هذا النص

وعموماً فإنه سترتب على تطبيق قاعدة المعاملة القومية والفاذ للسوق دون مراعاة ظروف الدول المتخلفة والأقل تقدماً آثاراً غير محموددة على قطاع النقل البحري في تلك الدول، ومن هذه الزاوية نجد أنه هناك تصادم مع مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية.

وبلاحظ أن سفن الأساطيل العربية بصفة عامة والأسطول المصري بصفة خاصة معظمها غير قادرة على الدخول في منافسة مع الدول المتقدمة حيث أن هذه الأساطيل تجاوزت أعمارها ما يزيد على ٨٠٪ منها خمسة عشر عاماً، ويبين ذلك من الجدولين رقمي (٣٥ ، ٣٦)

^١ د. محمد ركي شافعي، التنمية الاقتصادية، (الطبعة: دار النهضة العربية، ١٩٧٣) الكتاب الأول، ص ١٧.

الأمر الذي يتطلب تحديثها مع ما يتضمنه ذلك من تكلفة مالية قد تفوق طاقة تلك الدول صحيح أن هذا الوضع يطبق على أساطيل معظم دول العالم، ألا أن الشامل لموقف الأسطول المصري التي يجب أن غالبية سفنه تقع في شريحة أكثر من عشرين سنة، أو تجاوزت العمر الافتراضي وبالتالي يصعب تشغيلها اقتصادياً، لكثرة تعطلها وارتفاع تكاليف صيانتها، وصعوبة استيفائها لمتطلبات السلامة مع ما يتضمنه ذلك من عدم جودة الخدمة المقدمة للعملاء، وبالتالي ضعف القدرة التنافسية، ومن جهة أخرى يعرضها لاحتمالات تطبيق العقوبات من قبل رقابة دولة المياه.

٥ - آثار تطبيق مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية على قطاع النقل البحري:

يهدف تطبيق هذا المبدأ إلى تمكين الدول النامية من المشاركة في النقل البحري، وذلك بمنحها مساعدات فنية لدعم تلك الصناعة وكذلك تسهيل سبل نفاذها إلى أسواق النقل البحري بالعالم دون إلزامها بمعاملة المثل.

والحقيقة أن هذا المبدأ يعتبر من المبادئ التي صيغت لاستقطاب الدول النامية للمشاركة في هذه الاتفاقية. وقد صيغ بطريقة لن تسم في التطبيق العملي عن شيء مجدي لها، ذلك لكونه يصر على "على البلدان المتقدمة تقديم المساعدات الفنية للبلدان النامية التي تطلبها بالشروط التي يتفق عليها الطرفان". وواضح أن المركز التفاضلي للدول المتخلفة اصغر من المركز التفاضلي للدول المتقدمة، ومن ثم فإنه غالباً ما تقدم هذه المساعدات بشروط تحد من الفوائد المرحوة منها.

أن المتبع لسر مفاوضات تحرير تجارة خدمات النقل البحري يستطيع أن يلمس أن الدول المتقدمة غير راغبة في تقديم هذه المساعدات وقد تبين ذلك من اعتراض دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) على إعطاء الحق لتلك الدول في المعارض على حق زيادة مساهمتها في خدمات النقل البحري. وقد عاب عنها أن حجم نقلات الدول النامية محدوداً بالنسبة لمساهمتها في التجارة الدولية.

كما أنه قد تبين من العرض السابق مدى التعارض بين هذا المبدأ ومبدأ المعاملة القومية وشروط الدولة الأولى بالرعاية والنفاذ للسوق.

ويمكن استعادة مصر والدول العربية مما أحارته الاتفاقية للدول الأعضاء المتضمن إلى تكامل اقتصادي داخل إقليم معين، حيث سمحت الاتفاقية بمراعاة المرونة مع الدول النامية التي تقيم

تجمع إقليمي لأغراض التجارة في الخدمات. وخصوصاً فيما يتعلق بشرط إلغاء المعاملة التمييزية القائمة بين الدول أو الامتناع عن إدخال إجراءات تمييزية جديدة.

٦ - المبدأ النظم المحلية والشفافية على النقل البحري:

تعطي النظم المحلية للأطراف الحق في مطالبة ملاك السفن ومشغليها بمستويات معينة من التأهيل تتوافق مع أهداف السياسة القومية ، وهذا ما يتم بالفعل ويتصادم مع قاعدة الاعتراف، وقد يساء استخدام هذا المبدأ، إذ يستخدم كدرع لحماية الأسطول الوطني أو فرض قيود على التجارة الدولية حيث أنه لا يوجد تعريف واضح لأهداف السياسة القومية.

كما أن انعدام الشفافية فيما يتعلق بالقوانين المحلية والتنظيم والأسعار والأحور تمارس نفس الآثار

٧ - المبدأ تطبيق مبدأ الرقابة على ميزان المدفوعات:

ويمكن لدول التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات أو نقص الاحتياطيات الأجنبية التحلل من التزاماتها في الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات فيما يتعلق بشرط الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة القومية والهاد للسوق، وبالتالي فإن هذا الوضع يمكن العديد من الدول العربية التي تعاني من صعوبات في ميزان المدفوعات استخدامه لتوقف التزاماتها في هذه الاتفاقية حال سريانها.

وبالنظر إلى أن مصر تعاني من عجز مزمن وهيكلية في ميزان المدفوعات، وأن قطاع النقل البحري يمكن أن يكون مصدراً من مصادر تسرب النقد الأجنبي، فإنه يمكنها وقف التزاماتها في هذه الاتفاقية بما يحقق مصالحها.

٨ - المبدأ تطبيق مبدأ المشتريات الحكومية:

تنص الاتفاقية على أنه خلال عامين من دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، تستمر المفاوضات بشأن المشتريات الحكومية، ولا يطبق مبدأ الهاد إلى السوق أو مبدأ المعاملة القومية، ويرى البعض أن هذا الوضع يفتح ثغرة أخرى لبعض الأطراف ليمتدحوا من خلالها من الاستمرار في نظام المشاركة في نقل البضائع Cargo Sharing ، ويرى الاتحاد الأوروبي أن عدم تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية والمعاملة القومية والهاد للسوق لا يتوافق مع مبادئ الاتفاقية^١ إلا أن النظرة الموضوعية، تبين أن المفاوضات بشأن تحرير المشتريات الحكومية سوف تنتهي، وبالتالي فإن هذا الوضع سيبقى ولا مجال لإبداء اعتراضات بشأنه.

^١ Ibid., P.20.

٩ - اثر تطبيق مبدأ الإعانات الحكومية ومكافحة الإغراق:

تعدد أساليب منح الإعانات المالية للنقل البحري وصناعة بقاء السفن فقد تكون إعانة تشغيل، إعانة تحديث، إعانات استثمار، إعانة إنشاء، قروض ميسرة، منح، مزايا صربية، إعفاءات جمركية، إعانات تعريضية ودعم لمقابلة التصفح والتأمين، منح لأجراء البحوث ومزايا لرفاهة البحارة والدعم ليس قاصراً على الدول النامية فقط، بل تستخدمه الدول المتقدمة أيضاً. وقد أعطت الاتفاقية الدول النامية والدول الأقل تقدماً حق استخدام الإعانات في برامج التنمية وبالتالي يمكن استخدام الإعانات في مجال النقل البحري. إلا أنه من وجهة نظر الدول المتقدمة ينتج عنه آثار سلبية تتمثل في تسعير غير عادل

وفي ضوء هذا المبدأ يمكن لمصر الاستفادة منها في تدعيم صناعة النقل البحري بما حتى تتمكن من الدخول في المنافسة الدولية^١. وبالنسبة للإغراق فيجب التأكيد على أن إجراءات مكافحة الإغراق مهمة عبثاً وشائكة خاصة في مجال الخدمات غير الملموسة وبشكل أكثر خصوصية في خدمات النقل البحري نظراً للطبيعة الدولية وذلك على الرغم من كل النصوص التي وضعتها الاتفاقية في هذا المجال.

من الواضح أن تطبيق مبادئ GATS سيؤدي إلى منافسة غير متكافئة بين قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة ونظيره في الدول المتقدمة. ومن حسن حظ الدول المتخلفة أن الولايات المتحدة لا تتمتع بعبء نسبي في هذا المجال ولذلك تعزل الوصول إلى أي اتفاق لتحريره.

الخلاصة:

تعمل الآثار المترتبة على أعمال الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري فيما يلي.

١ - الآثار المترتبة على تطبيق شرط الدولة الأولى بالرعاية:

- أن تطبيق هذا المبدأ يتطلب تخلي الأعضاء عن نظام تخصيص الحمولات، باشكاله المختلفة وسيترتب على ذلك خروج الدول المتخلفة من الحصص اللازمة لتشغيل

^١ يلاحظ أن الحكومة المصرية كانت تقدم دعماً للشركة المصرية للملاحة البحرية في التكاليف الإدارية والاستثمارية، إلا أن هذا الدعم قلص في ظل تنفيذ برنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي، في الوقت الذي تقدم فيه الشركة دعماً للحكومة المصرية بمئات قوائمها بنقل السلع التوعوية بتوالين مخصصة، كما أنها تلتزم بتنفيذ سياسة الدولة في رفع علم مصر في خطوطها لتكون الـ ١٠٠٪ من خطوطها مصرية. . . الخ

اساطيلها، وبالتالي سيتحول الطلب الى اساطيل الدول المتقدمة، ويترتب على ذلك ردود افعال متباينة:

- متجه شركات النقل البحري في الدول المتقدمة الى مزيد من التكلل والاندماج، ويتحول السوق الى سوق منافسة قلة تلعب فيه الشركات متعددة الجنسية دور العاغل الرئيسى، الامر الذى يؤدى الى تخصيص السوق فيما بينها

- سوف تصح لمرضى احراءات حماية شديدة للدفاع عن صناعة النقل البحري بها وبالتالي سيؤدى تطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية الى مزيد من تقييد خدمات النقل البحري بدلا من تحريرها.

- وربما تنجح العديد من الدول في التحلل من شرط الدولة الاولى بالرعاية كليا او جزئيا، وبالتالي سيستمر نظام التخصيص، واشترط الشحن على سفن وطنية، او استحداث قيود جديدة مما يحد من فاعلية الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات في تحرير قطاع النقل البحري.

- كما وان تطبيق شرط الدولة الاولى بالرعاية، يحد من مساهمة الدول المتخلفة في خدمات النقل البحري، وهذا يتعارض مع مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية الذى تنص عليه الاتفاقية.

- وبالنسبة لمصر فقد قدمت التزامات لتحرير قطاع النقل البحري بما ولم تقدم استثناء من شروط الدولة الاولى بالرعاية. وبالرغم من تواضع نسبة مساهمة الأسطول الوطنى في نقل تجار قسا الخارجية، وهذا معناه ان الامر سينتهى بخروجها من السوق او قبول دور هامشى.

٢ - الأثر الناجم عن تطبيق المعاملة القومية:

يتضمن تطبيق هذا المبدأ المساواة بين موردي خدمات النقل البحري الوطنيين والاحاسب، وهذا يحافى مبدأ العدالة الرأسية والافقية. كما ان تطبيق هذا المبدأ الى الغاء القيود المفروضة لصالح الناقلين الوطنيين، او منح الاحاسب نفس المزايا وهذا يرفع تكلفة النقل بالنسبة للوطنيين، ويحفصها بالنسبة للاجانب مما يجعلهم في وضع تنافسى افضل.

كما ستقل موارد الحرية العامة، مما يؤدى الى انخفاض الدخل القومي وتأثر برامج الاستثمار في البنية الاساسية ومها الموانئ، ويطبق هذا التحليل برمته على مصر.

٣ - الأثر الناجم عن تطبيق مبدأ النفاذ الى السوق:

سيؤدى اعمال هذا المبدأ الى قيم موردي الخدمات الاجانب بانشاء شركات دون مشاركة الوطنيين ويؤدى السماح بالتواجد التجاري لشركات الملاحة الاجنبية في الدول المتخلفة الى قيام منافسة غير متكافئة مع الشركات الوطنية مما يؤدى الى خروجها من السوق او يتحولوا

الى متحيزين حديين، او مستأجري خلايا، وينتهي الامر بسيطرة الشركات الاجبية على خدمات النقل البحري بل والنقل البري.

٤ - الأثر المترتب على تطبيق المعاملة القومية والنفاذ الى السوق معا:

تجهيد السيل امام السيطرة على الملاحة الساحلية كحلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط، وكذا استخدام الموانئ الوطنية وتسهيلها جنبا الى جنب من الخدمات الملاحية ومتاوله البضائع مما يؤدي الى زيادة تكاليف السفن الاجبية.

٥ - آثار تطبيق مبدأ زيادة مشاركة الدول النامية على قطاع النقل البحري:

وهذا المبدأ صيغ لاستقطاب الدول النامية للمشاركة في الاتفاقية، ألا انه صيغ بطريقة لاتسفر في التطبيق العملي عن شئ محدد لها.

٦ - أثر تطبيق مبدأ النظم اقليمية والشفافية:

يتصادم هذا المبدأ مع قاعدة الاعتراف ويمكن ان يساء استخدامه لفرض قيود على التجارة الدولية في خدمات النقل.

٧ - أثر تطبيق مبدأ الوقاية على ميزان المدفوعات:

هذا المبدأ يمكن الدول التي تعاني من صعوبات في موازين مدفوعاتها - ومنها مصر - ان توفق التزاماتها في هذه الاتفاقية بما يحقق مصالحها.

٨ - أثر تطبيق مبدأ المشتريات الحكومية: سيؤدي تحرير المشتريات الحكومية الى الحد من نظام تخصيص البضائع.

٩ - أثر تطبيق مبدأ الاعانات الحكومية ومكافحة الاغراق:

يؤدي الدعم الى تسعير غير عادل وبالتالي الى منافسة غير متكافئة، اما مكافحة الاغراق فانها مهمة عميرة في الخدمات الملموسة، وتكاد تكون مستحيلة في النقل البحري.

وبناء على ما تقدم فان تطبيق مبادئ GATS على خدمات النقل البحري سيؤدي الى منافسة غير متكافئة بين الدول المتحلقة والمتقدمة.

تلك كانت الآثار الاقتصادية للاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل

البحري، لكن ماذا عن آثار الاتفاقية العامة للتجارة في السلع هليد؟

هذا ما سيجيب عنه الفصل التالي

الفصل الثاني

الآثار غير المباشرة لاتفاقية الجات على النقل البحري

بعد أن حددنا الآثار المباشرة لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري، فإن الأمر يتطلب تحديد آثارها غير المباشرة والمرتبة على تحرير التجارة السلعية، وذلك تأسيساً على أن الطلب على النقل البحري مشتق من الطلب على السلع التي ينقلها وهذا هو هدف هذا الفصل، وسيتم تحقيق هذا الهدف من خلال المباحث الآتية:

المبحث الأول: تقيم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية في السلع.

المبحث الثاني آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الصادرات المصرية.

المبحث الثالث: آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الواردات المصرية.

المبحث الرابع . اثر تحرير التجارة الدولية في السلع على خدمات الموانئ والخدمات
المعاصرة وقناة السويس.

المبحث الأول

تقييم تقديرات آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية في السلع

لما كان أحد أهداف هذه الدراسة هو تحديد آثار اتفاقية الجات على كم التجارة المصرية المقولة بحراً، فإن هذا يتطلب دراسة المادح التي صيغت لتقدير آثار اتفاقية الجات على التجارة الدولية. وبدء ذي بدء يمكن أن يقرر أنه لا توجد تقديرات لآثار الاتفاقية على كمية التجارة المقولة بحراً، وحتى تقديرات آثار الاتفاقية على قيمة التجارة الدولية أيضاً محدود للغاية، إذ أنه أبان جولة أورجواي، راح المشيعون لتحرير التجارة الدولية في تعداد المزايا التي ستعم على ابشرية حال التوصل إلى اتفاق لتحرير التجارة، ولتأكيد وجهة نظرهم صاغوا النماذج الرياضية التي تقيس كمياً مقدار المكاسب، وكمية توزيعها على أرجاء المعمورة بشطريها المتقدم والمتخلف، وما ان انتهت الجولة حتى غدر يقدمون تقديرات أخرى لتلك المافع.

وجميع هذه القياسات تستند إلى نماذج التوازن العام القابلة للقياس (CGE) Computable General Equilibrium Models والتي تقوم على فروض غير واقعية، لما يبعث على التشكك في صحة نتائجها. أي أن معظم هذه النماذج انصرفت إلى تحديد آثار الاتفاقية على الناتج المحلي الإجمالي العالمي وحتى النماذج الرياضية التي حاولت تحديد آثارها على التجارة الخارجية، قامت بتقدير هذا الأثر من الوجهة النقدية. كما أنه بعد مرور خمس سنوات على تطبيق الاتفاقية فهناك مجال لمراجعة هذه التقديرات مع الواقع العملي بغية الحكم على مصداقيتها.

ويهدف هذا المبحث إلى عرض سريع لهذه النماذج ومراجعتها وتقييمها، ومراجعتها في ضوء النتائج الفعلية التي تمحضت عن تطبيق الاتفاقية.

أولاً: عرض تقديرات آثار الاتفاقية:

توجد عدة تقديرات بعضها أحرقتا منظمات اقتصادية دولية، والأخرى أعدها باحثون. وأهم هذه التقديرات:

١ - تقديرات أعدتها المنظمات الاقتصادية الدولية:

أ - تقدير سكرتارية الجات:

يقوم هذا التقدير على مجموعة من الفروض أهمها:

- يستند التحرير إلى عروض العاقد إلى السوق المقدمة حتى ١٩ نوفمبر ١٩٩٣ .

- كما سيتم تخفيض الضرائب الجمركية وفقاً لما يلي:

في مجال المنسوجات .

ستخفيض الضرائب الجمركية المعادلة للحصص وفقاً لترتيب المنسوجات متعددة الألياف.

في المجال الزراعي:

ستخفيض الضرائب الجمركية المعادلة للإعانات المالية الممنوحة للإنتاج الزراعي بنسبة ٢٠٪.

كما ستخفيض التعريفات الجمركية المعادلة للتدابير الخاصة بالزراعة بنسبة ٣٦٪.

وتتوقع الدراسة أن تكتمل العوائد المتوقعة عام ٢٠٠٥. في حين أنها اعتبرت أسعار عام ١٩٩٢

منه أساس. هذا وتأخذ الدراسة في الحسبان العوائد المترتبة على التراكم الرأسمالي .

وفي ضوء هذه الفروض انتهت الدراسة إلى أن العالم سيحقق زيادة في إجمالي الناتج المحلي قدرها ٢٣٠ بليون دولار - بأسعار عام ١٩٩٢ - سويما اعتباراً من عام ٢٠٠٥ زيادة عن الناتج الذي كان سيحقق في حالة عدم التوصل إلى اتفاق لتحرير التجارة، وسيكون نصيب الاتحاد الأوروبي منها ٩٨ بليون دولار، بينما ستحصل أمريكا الشمالية على ٦٧ بليون دولار، أي أن الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية سيحصلان على ١٦٥ بليون دولار، أي أن حوالي ٧٢٪ من العوائد ستكون من نصيبهما، أما باقي الدول المتقدمة والنامية والمختلطة سوف تتصارع على الباقي وقدره نحو ٦٥ بليون دولار. كما قلرت الدراسة أن التجارة الدولية ستزيد بنحو ١٢٪ سويماً^١.

^١ For more detail see, GATT Secretariat, An Analysis of The proposed Uruguay Round Agreement, With Particular Emphasis on Aspects of Interest to Developing Countries, MTN,TNC/W122(Geneva: November 29,1993)

=Francois J.E. Others, Economywide Effects of The Uruguay Round ,

ب - تقديرات البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

في دراسة مشتركة بين البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، قدرت العوائد المربحة على تحرير التجارة الدولية بزيادة إجمالي الناتج المحلي العالمي بنحو ٢١٣ بليون دولار، بأسعار سنة ١٩٩٢، سيكون نصيب الدول المتقدمة منها نحو ١٣٥ بليون دولار بنسبة ٦٤٪، أما الباقي وقدره ٧٨ بليون دولار، سوف تتنازعه الدول النامية مع دول التحول الاقتصادي.

وقد استندت هذه الدراسة إلى مجموعة من الفروض:

- تخفيض الضرائب الجمركية المعادلة لدعم الاستهلاك والإنتاج وكذلك تخفيض الضرائب الجمركية على الواردات من السلع غير الزراعية بنسبة ٣٠٪.
- شمول العوائد الناتجة عن التراكم الرأسمالي واعتبار عام ١٩٩٢ سنة الأساس، وإن العوائد تكتمل عام ٢٠٠٢^١

ج - تقدير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) :

افترضت الدراسة انخفاض الضرائب الجمركية على السلع محل التبادل الدولي زراعية أو صناعية بنسبة ٣٦٪، كنسبة معادلة للحاجز غير الجمركية، كما افترضت الدراسة أن العوائد مقاسة سنة ٢٠٠٢، وبأسعار عام ١٩٩٢ كنسبة أساس وبلاحظ أن هذه الدراسة أكثر واقعية من سابقتها لكونها تأخذ في الاعتبار إزالة القيود غير الجمركية على السلع الصناعية، وقسمت انتهت

Uruguay Round Background Paper, (Geneva: GATT, 1993)

= Francois & Others, The Uruguay Round: A Global General Equilibrium Assessment, Geneva: GATT, November 4, 1994, mimeo, Yang, y Trade Liberalization with Externalities:

- A General Equilibrium Assessment of

Uruguay Round. Geneva: GATT, November 4, 1994, mimeo .

^١ For more details see:

Ian Goldin & Others, Trade Liberalization: Global Economic Implications, (Paris: OECD, Development Centre, Washington: World Bank, 1993).

بخلاف هذه الدراسة المشتركة توجد دراسة أخرى أعدتها البنك الدولي منفرداً، وإن كانت أقل شمولاً حيث ركزت على الآثار الناجمة عن تحرير القطاع الزراعي:

- Brondao, A.S. & W. Mortin, Implications of Agricultural Liberalization for the developing Countries, World Bank Working paper, Washington, D.C., March, 1993

كما توجد دراسة أخرى أعدتها OECD منفردة وهي:-

- OECD, Assessing The Effects of the Uruguay Round Trade Policy Issues Paper, (Paris : OECD, 1993)

الدراسة إلى أن إجمالي الناتج المحلي العالمي سيزيد إلى ٢٧٤,١ بليون دولار بأسمار سنة ١٩٩٢، سيكون نصيب البلدان الصناعية منها ١٨٥ بليون دولار، كما يستحوذ الاتحاد الأوروبي على ٧١,٣ بليون دولار واليابان على ٤٢ بليون دولار والولايات المتحدة على نحو ٢٧,٦ بليون دولار، أي مما يصل إلى ١٤٠,٩ بليون دولار، أي أن هذه الدول تستأثر بنحو ٨٠٪ من مجموع العوائد التي تحصل عليها الدول الصناعية .

أما باقي الدول الصناعية المشمولة في الدراسة هي استراليا ونيوزيلندا، فتحصلا على نحو ١,٩ بليون دولار، أما كندا فنصيبها ٦,٦ بليون دولار، كما أن الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة فنصيبها نحو ٣٨,٤ بليون دولار بينما دول التحول الاقتصادي في أوروبا والدول النامية فنصيبها معاً نحو ١٥٪ من الزيادة في الناتج المحلي العالمي.

ويوضح الجدول التالي سيناريو التغيرات في الدخل الحقيقي على مستوى الاقاليم.

جدول رقم (٣٧)

التغيرات في الدخل الحقيقي الناتجة

عن السيناريوهات المختلفة للتحرير على مستوى الاقاليم

(نسبة مئوية)

| البيان | الأصلاح قطاع في | | | | | |
|------------------------------------|-----------------|------------|--------------|------------|---------------------------------|------------|
| | قطاع الزراعة | | قطاع الصناعة | | الأصلاح في الزراعة والصناعة معا | |
| | تحرير جزئي | تحرير كامل | تحرير جزئي | تحرير كامل | تحرير جزئي | تحرير كامل |
| الدول الأسبوعية منحة الدخل | ٠.٤ | ١.٥ | ٠.٢ | ٠.١ | ٠.٦ | ١.٢ |
| الصين | ١.٨ | ٤.٣ | ٠.٨ | ٢.٤ | ٢.٥ | ٤.٥ |
| الهند | ٠.٢ | ٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٥ | ١.٨ |
| الدول الأسبوعية طائد الدخل المرتفع | ١.٩ | ٥.٢ | ٠.٧ | ٢.٨ | ٢.٦ | ٨.٢ |
| اندونيسيا | ٠.٢ | ٠.٥ | ٠.٦ | ٢.٢ | ٠.٧ | ٢.٦ |
| بنجربا | ٠.١ | ٠.٢ | ٠.٢ | ١.٥ | ٠.٤ | ١.٨ |
| جنوب أفريقيا | ١.١ | ١.٨ | ٠.٤ | ١.٥ | ٠.٦ | ٠.١ |
| باقى الدول الآفريقية | ٠ | ٠.٢ | ٠.١ | ٠.٦ | ٠.٢ | ٠.٩ |
| المغرب | ٠ | ٠.١ | ٠.٥ | ٢.٤ | ٠.٥ | ٢.٢ |
| دول البحر المتوسط | ٠.٢ | ١.٤ | ٠.٢ | ١ | ٠.٤ | ٢.٤ |
| دول الخليج | ٠.٦ | ١.٧ | ٠.١ | ٠.٢ | ٠.٥ | ١ |
| البرازيل | ٠.١ | ٠.٦ | ٠.١ | ٠.١ | ٠.٢ | ٠.٤ |
| المكسيك | ٠.٢ | ٠.٥ | ٠.٢ | ٠.٧ | ٠ | ٠.٤ |
| دول أمريكا اللاتينية الآفري | ١.٢ | ٤.٢ | ٠.٥ | ٢.٢ | ٠.٦ | ١.٢ |
| الولايات المتحدة | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠ | ٠.١ | ٠.٢ | ٠.٢ |
| جمها | ٠.٤ | ٠.٩ | ٠.٢ | ٠.٨ | ٠.٢ | ٠ |
| الأف | ٠.٥ | ٢.٥ | ٠.٢ | ١.١ | ٠.١ | ١ |
| اليابان | ٠.٧ | ١.٧ | ٠.٢ | ١.١ | ٠.٩ | ٢.٧ |
| الاتحاد الأوروبي | ١.٢ | ٢.٤ | ٠.٢ | ٠.٦ | ١.١ | ٢.٨ |
| الأمم | ١.٤ | ٢.١ | ٠ | ٠.١ | ١.٤ | ٢ |
| دول الدول الاقتصادية | ٠.٤ | ١ | ٠.٢ | ١.١ | ٠.١ | ٠.١ |
| الاتحاد السوفييتى السابق | ٠.١ | ٠.٩ | ٠ | ٠.٢ | ٠.١ | ٠.٩ |

Source: Ian Goldin (etal) , OP.Cit, P20.

٢ - تقديرات الباحثين:

قام بعض الباحثين بأعداد تقديرات لأثر التجارة الدولية في السلع على إجمالي الناتج المحلي العالمي لعل من أهمها ما يلي^١:

١ - تقدير نجوين ربيروني وويل (Nguyen, Perroni, & Wigle

ارتكزت هذه الدراسة على مجموعة من الفروض أهمها:

- افترضت الدراسة تخفيض نسب جميع القيم المعادلة لدعم الإنتاج الزراعي بنسبة ٣٠٪، كما خفضت تدابير الحدود بنسبة ٤٠٪ في المناطق ذات الدخل المرتفع، ونسبة ٢٠٪ في المناطق ذات الدخل المنخفض
- أما في مجال السلع الصناعية محل التبادل الدولي، فقد افترض تخفيض الضرائب الجمركية عليها بنسبة ٣٠٪ والحواجز غير الجمركية بنسبة ٤٠٪، مع الأخذ في الاعتبار نسب تخفيضات أكبر على السلع الوسيطة الأساسية والسلع ذات التكنولوجيا العالية.
- وقد استبعد الباحثون اتفاق المسوحات المتعددة الألياف، وبالتالي لم يدخل في تقدير اقيم اثر الاتفاقية على المنسوجات والملابس
- أما بالنسبة لقطاع الخدمات فقد تم تخفيض الحواجز غير الجمركية المعادلة للتعريفات الجمركية بنسبة ٤٠٪.
- كما افترضت أن دول وسط وشرق أوروبا ستزيل الحواجز أمام تدفقات الواردات إليها، كما ستزيد صادراتها إلى العالم الخارجي.
- وفي ضوء هذه الافتراضات فقد توصلت الدراسة إلى أن إجمالي الزيادة في إجمالي الناتج المحلي المترتبة على الاتفاقية سيبلغ ٢١٢,١ بليون دولار، أي بما يعادل ١,١٪ من إجمالي الناتج المحلي. وسيكون نصيب الدول الصناعية من هذه الزيادة نحو ١٣٩ بليون دولار أي نحو ٦٥,٥٪ من الزيادة في الناتج المحلي العالمي، وسيكون نصيب دول التحول الاقتصادي بما فيها الصين نحو ٣٧,٤ بليون دولار، أي حوالي ١٧,٦٪، فيما سيكون نصيب كل الدول النامية نحو ٣٦ بليون دولار أي نحو ١٦,٨٪ فقط^٢.

^١ - Hoaland, J.I. & T.Cook Tollefsen, The Uruguay Round & The Trand in Manufactures & Services, General Equilibrium Simulations of Production, Trade & Welfare Effects of Liberalization, London: Center for Economic Policy Research, 1994, Discussion paper 1008.
² For more details see:

ب - تقدير تارورثرفورد وهاريون : Tarr, Rutherford & Harrison :

افترضت الدراسة خفض الرسوم الجمركية على السلع المصنعة، كما افترضت تحويل
الحواجز غير الجمركية في مجال الزراعة إلى ضرائب جمركية لخصص مستوى حماية القطاع
الزراعي، بالإضافة إلى خفض الدعم الموجه لكل من الصادرات والإنتاج الزراعي، فضلاً عن إلغاء
قيود التصدير الاختيارية للملابس والمنسوجات وإلغاء اتفاق الألياف المتعددة.

وقد قام الباحثون بتقسيم العالم إلى أربع وعشرين منطقة، واستخدموا اثني وعشرين
سلعة رئيسية في التجارة الدولية كنموذج، كما ميزت بين التحرير في المدى القصير وأثره في المدى
الطويل. وفي كلتا الحالتين، فإن النموذج يقيس الآثار المترتبة على حالة السكون. وقد انتهت
الدراسة إلى أن العالم بأسره سوف يستفيد من تطبيق الاتفاقية، وإن إجمالي ما يستفده العالم في المدى
القصير نحو ٩٦ مليار دولار أي بنحو ٠,٤٪ من إجمالي الناتج المحلي العالمي وسيصل في المدى
الطويل إلى ١٧٠,٦ مليار دولار أي بما يقدر بنحو ٠,٧٪ من إجمالي الناتج المحلي العالمي^١.
وفي المدى القصير يمكن إرجاع غالبية هذه المكاسب إلى قطاع الزراعة حيث سيسهم بنحو (٦١٪)
من إجمالي المكاسب الإجمالية يليه قطاع السلع المصنعة بنسبة (٢٢٪)، ثم قطاع الملابس والمنسوجات
بنسبة (٢٩٪).

أما في المدى الطويل فتكون غالبية العوائد المحققة من قطاع السلع
المصنعة (٥١٪)، يليه قطاع الزراعة الذي يساهم بنحو (٣٧٪)، وأخيراً قطاع المنسوجات
والملابس (١٢٪). وهذه المكاسب تتوزع على دول العالم بنسب متفاوتة حيث سيبلغ نصيب الدول
الصناعية في المدى القصير نحو (٨٠٪). بينما في المدى الطويل سيكون نصيبها نحو ٦٨٪ ويتضح من
هذا أن الدول المتقدمة تستأثر بنصيب الأسد من منافع الاتفاقية وبصفة خاصة الولايات المتحدة

Nguyen T., & Others, An Evaluation of the Draft Final Act of the Uruguay Round Economic
Journal VOL. 103 No. 421 (November, 1993) P.P. 1540 – 1549.

^١ للوقوف على مزيد من التفاصيل انظر:

- تار وأخرون، التقدير الكمي لنتائج أورجواي، التمويل والتنمية، واشنطن: البنك الدولي وصندوق النقد
الدولي، ديسمبر ١٩٩٥.

- صندوق النقد الدولي، آفاق الاقتصاد العالمي: واشنطن، مايو ١٩٩٤.

واليابان والاتحاد الأوروبي في حين أن النتائج ستكون سلبية على بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ويوضح الجدول التالي تفاصيل تلك الآثار

جدول رقم (٣٨)

آثار الرفاهة لجولة أورغواي

(مليارات الدولارات)

| الدولة | الإصلاح الهيكلي | | | | | | | | | |
|----------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | بالأرقام المئوية | | | | | بالأرقام المئوية | | | | |
| | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية |
| الدولة | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية |
| | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية | النسبة المئوية |
| أستراليا | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ |
| بنغلاديش | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ |
| كندا | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ | ٠.٣ |
| الولايات المتحدة | ١.٨ | ٣.٢ | ١.٠ | ١.٠ | ١.٠ | ١.٠ | ١.٠ | ١.٠ | ١.٠ | ١.٠ |
| اليابان | ١٥.١ | ١٦.٨ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| كوريا | ٤.١ | ٥.٢ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ |
| الاتحاد الأوروبي | ٢٨.٣ | ٣٦.٤ | ٧.٩ | ٧.٩ | ٧.٩ | ٧.٩ | ٧.٩ | ٧.٩ | ٧.٩ | ٧.٩ |
| إندونيسيا | ٠.٢ | ٠.٣ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| ماليزيا | ١.٧ | ٢.٢ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| الفلبين | ٠.٧ | ١.١ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| سنغافورة | ٠.٦ | ٠.٨ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| تايلاند | ٠.٨ | ١.١ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| الصين | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ |
| موزمبيق | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| نيوزيلندا | ٠ | ٠ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| الأرجنتين | ٠.٨ | ٠.٧ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| البرازيل | ٠.٣ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| الكمبوديا | ٠ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| أستراليا (الولاية) | ١.٥ | ٢ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ | ٠.٨ |
| أفريقيا جنوب الصحراء | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ | ٠.٢ |
| الشرق الأوسط وشمال أفريقيا | ٠.٣ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| أوروبا الشرقية | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| جنوب آسيا | ٠.٣ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| بلدان أوروبا (غير) | ٢.٢ | ١.٩ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ | ٠.٦ |
| الهند (الولاية) | ٩.٩ | ١٣.٩ | ١.٨ | ١.٨ | ١.٨ | ١.٨ | ١.٨ | ١.٨ | ١.٨ | ١.٨ |
| الهند (الولاية) | ٤٨.٧ | ٤٩.٨ | ١٧.٩ | ١٧.٩ | ١٧.٩ | ١٧.٩ | ١٧.٩ | ١٧.٩ | ١٧.٩ | ١٧.٩ |
| العالم | ٥٨.٩ | ٦٣.٧ | ١٦.٤ | ١٦.٤ | ١٦.٤ | ١٦.٤ | ١٦.٤ | ١٦.٤ | ١٦.٤ | ١٦.٤ |

كما يوضح الجدول التالي الآثار المترتبة على برنامج تحرير القطاع الزراعي في إطار اتفاقية
الجات.

جدول رقم (٣٩)
توزيع آثار الرفاهية الناتج عن الإصلاح الزراعي
(مليارات الدولارات)

| تشوهات الاستيراد | دعم الإنتاج | دعم المصادر | كافة التشوهات | |
|---------------------|----------------|----------------|------------------|----------------------------|
| ٠,٤ | ٠,١ | ٠,١ | ٠,٦ | استيراد |
| ٠,١ | ٠,١ | ٠,١ | ٠,٣ | نيوزيلندا |
| ٠,١- | ٠,٣ | - | ٠,٢ | كندا |
| ٠,١- | ١,٥ | - | ١,٦ | الولايات المتحدة |
| ١٧,٢ | ٠,٥ | ٢٢- | ١٥,٢ | اليابان |
| ٤,٢ | - | ١,٢- | ٤,١ | كوريا |
| ١,٢- | ١٧,٥ | ١١,٥ | ٢٨,٥ | الاتحاد الأوروبي |
| ٠,١ | ٠,١ | - | ٠,٢ | (بنومينا) |
| ١,٢ | ٠,١ | - | ١,٢ | ماليزيا |
| ٠,١ | - | ٠,١- | ٠,١ | القطر |
| ٠,١ | - | - | ٠,١ | سماطورة |
| ٠,١ | ٠,٢ | - | ٠,٣ | تايلاند |
| ٠,٣- | ٠,١- | ٠,٢- | ٠,١- | الصين |
| ٠,٢ | - | ٠,١ | ٠,١ | فونج كونج |
| ٠,١ | - | - | - | تايمور |
| ٠,١ | ٠,٢ | ٠,١ | ٠,٤ | الأرجنتين |
| ٠,١ | ٠,٢ | - | ٠,٣ | البرازيل |
| ٠,١ | - | - | - | لوكسمبورغ |
| ٠,١ | ١,٤ | - | ١,٤ | أمريكا اللاتينية |
| ٠,٢ | ٠,١- | ٠,٤- | ٠,٣- | أفريقيا جنوب الصحراء |
| ٠,١ | ٠,٢ | ٠,٥- | ٠,٤- | الشرق الأوسط وشمال أفريقيا |
| - | ٠,٣ | ٠,٦- | ٠,٢- | أوروبا الشرقية |
| - | ٠,١ | - | ٠,١ | جنوب آسيا |
| ٠,٥ | ٢,١ | ١,٦- | ٢,٤ | بلدان أوروبية أخرى |
| ٨,٨ | ٢,٤ | ٢,٣- | ٩,٢ | البلدان النامية (أجمالي) |
| ١٢,٣ | ١١,٥ | ٩ | ٢٩,١ | البلدان الصناعية (أجمالي) |
| ٣٦,١ | ٢٤ | ٦,٧ | ٦٨,٣ | العالم |

المصدر: المرجع مالف الذكر.

ويتضح من الجدولين السابقين، أن نصيب دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في المنافع المترتبة على تنفيذ الاتفاقية سيكون سالباً وهذه السالبة تتوزع على دول المنطقة بدرجات متفاوتة وحيث إنها محسوبة كمتوسط، ويزداد مدى التفاوت بالطبع إذا كان هناك بعض دول المنطقة تحقق آثاراً إيجابية ويكفي في هذا المجال أن يذكر، أنه طبقاً لبيانات منظمة التجارة العالمية فإن هناك أربعة من دول المنطقة المشار إليها تنتمي إلى قائمة طلعة المصدرين والمستوردين للتجارة السلعية عام ١٩٩٨ على النحو الموضح بالجدول الآتي:

جدول رقم (٤٠)

الترتيب العالمي لبعض دول منطقة الشرق الأوسط

وشمال أفريقيا من الصادرات والواردات السلعية في عام ١٩٩٨

القيمة بالليون دولار

| الواردات السلعية | | الدولة | الصادرات السلعية | |
|------------------|-----------------|--------------------------|------------------|-----------------|
| القيمة | الترتيب العالمي | | القيمة | الترتيب العالمي |
| ٢٣,٧ | ٢٩ | المملكة العربية السعودية | ٣٨,٨ | ١٩ |
| ٤٦,٤ | ١٦ | تركيا | ٢٦,١ | ٢٥ |
| ٢٧ | ٢٧ | الإمارات العربية المتحدة | ٢٤,٢ | ٢٧ |
| ٢٩,١ | ٢٤ | إسرائيل | ٢٣,٣ | ٢٨ |

Source:

Extracted From: WTO, World Trade Growth Slower in 1998 After Unusually Strong Growth in 1997, Press Release, No. 39, April 1999, Appendix Table 2 P.6.

وبالتالي فإن المكاسب من التجارة السلعية، قد تصرف بشكل كبير إلى كل من إسرائيل وتركيا، لقلدرهما التصديرية العالمية، كما أن معظم وارداتهما سلع إنتاجية ووسيلة. وبالتالي فإن العجز في ميزانتهما التجاري يعتبر عجزاً مستحباً، أما السعودية والإمارات، فإن زيادة مساهمتها التصديرية تعود أساساً إلى البترول وهو لم يدرج أصلاً في إطار اتفاقية تحرير التجارة السلعية، كما أنهما من الدول المستوردة الصافية للغذاء، وبالتالي فهما من الدول المتأثرة سلباً بالاتفاقية.

وخلصة القول أن باقي دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يتوقع أن تحقق خسائر - وفقاً لهذا النموذج - أكبر من متوسط الخسائر التي أشار إليها النموذج لاتساع المدى بين الدول التي تحقق أرباحاً صافية وتلك التي تحقق خسائر.

ثانياً : تقييم التقديرات :-

تبين من العرض السابق، أن هناك تباين في تقدير آثار تطبيق الاتفاقية على إجمالي الناتج المحلي العالمي، وكذا على قيمة التجارة العالمية في السلع. كما أن هناك تفاوت أيضاً في مدى استفادة الدول المختلفة من سريان هذه الاتفاقية^١.

وقد كان التفاوت بين أكبر تقدير للزيادة في الناتج المحلي العالمي المترتبة على تطبيق الاتفاق نحو ٢٧٤,١ بليون دولار، وأصغر تقدير نحو ١٧٠,٦ بليون دولار أي ما يربو عن ١٠٠ بليون دولار. وسيكون نصيب الدول الصناعية من أكبر زيادة نحو ١٨٥ بليون دولار بنسبة تصل إلى حوالي (٦٨٪)، أما ما تبقى للدول النامية وبلدان النحول الاقتصادي فيبلغ نحو (٣٢٪)، أما أقل التقديرات فتبين أن ما تستحوذ عليه الدول الصناعية يبلغ نحو ١١٥,٤ بليون دولار بنسبة (٦٨٪)، بينما تحصل باقي دول العالم (نامية ودول النحول الاقتصادي) على نحو (٣٢٪). أي إن النصيب النسبي للدول الصناعية والدول النامية لا يختلف في أعلى التقديرات عنه في أدناها.

وقد أوضحت دراسة يحوي أن نصيب البلدان النامية يعادل نصيب دول النحول الاقتصادي تقريباً، وبذلك نجد أن نصيب الدول النامية في أعلى تقدير يبلغ نحو ٤٥ بليون دولار (نسبة ١٦٪)، وبالطبع فإن هذه الزيادة لن توزع بالتساوي على كل الدول، بل تعترف تلك الدراسات بأن هناك دول سوف تخرج من تلك القسمة بلا أرباح، بل أن بعضها مبحاق بها خسائر من جراء اشتراكها في هذه الاتفاقية، وتتوقع دراسة تار أن مجموعة بلدان شمال أفريقيا والشرق

^١ للوقوف على عرض جدول موجز لأهم تقديرات آثار اتفاقية الجات انظر :

- Rolf J. Langhammer, A quantitative Evaluation of the Effects of GATT, Economics, Volume, 56-1997, Institute for Scientific Co- Operation, Tubingen, Federal Republic of Germany, P.P.52-55.

الأوسط (التي تقع مصر في إطارها) ستحقق خسائر في المدى القصير وستقلب إلى أرباح ضئيلة في المدى الطويل (٢٠,٤٪)، بينما أفصحت الدراسة المشتركة بين البنك الدولي ومظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن منطقة البحر المتوسط (التي تضم مصر) ستحقق خسائر نتيجة للتحرير الحرئي تبلغ - ٠,٤٪ ترتفع إلى - ٢,٤٪ من إجمالي الدخل الحقيقي إذا تم التحرير الكلي.

وعموماً يمكن إرجاع أسباب الاختلاف في التقدير إلى عدة أسباب، أهمها اختلاف توقيت إجراء تلك التقديرات وعدم توحيد أسس تقسيم دول العالم إلى أقاليم، وعدم الاتفاق على تصنيف الصناعات إلى مجموعات متجانسة والاختلاف في درجة شمول الجوانب المختلفة للاتفاقية في كل دراسة^١.

والاختلاف لا يقتصر على نتائج هذه الدراسات فقط وإنما يمتد الاختلاف أيضاً بين الباحثين حول تقييمها، ويمكن رصد تباينين أساسيين:

- التيار الأول يرى أن نتائج هذه الدراسات أقل بكثير من الفوائد الحقيقية التي ستعود من جراء تطبيق الاتفاقية وذلك تأسيساً على ما يلي:

١ - لم تأخذ هذه الدراسات في الاعتبار جوانب عديدة تضمها الاتفاقية مثل إجراءات مكافحة الإغراق، والإعانات المالية والخدمات وحماية الملكية الفكرية وتسوية المنازعات، كما أن أهم نتائج الاتفاقية تتمثل في إعادة الانتصاب لنظام التجارة الدولية ووضع حد لتدهور البيئة التجارية بما يعزز الثقة بقطاع الأعمال وهي أمور غير قابلة للقياس الكمي ولم يظهر أثرها في تلك التقديرات.

٢ - أن هذه الدراسات تستند إلى نماذج رياضية تنحيز في الاتجاه الميؤي في تقدير العوائد المترتبة على تحرير التجارة كما أن النماذج المستخدمة تنصف بوجود تحليل قطاعي محدود داخل الصناعات التصديرية، وتحليل أضيق داخل الخدمات.

وبالتالي فإن التحليل غير كافي لكل منها، وإنما يحد من فاعلية النموذج في قياس المكاسب الناجمة عن تحرير التجارة.

٣ - تقوم هذه الدراسات على افتراض وجود منافسة كاملة. وبالتالي فإنما تستبعد المكاسب الناجمة عن المنافسة الكاملة والتي ترجع إلى وفورات الحجم، كما أنما أغفلت دور حركات رؤوس الأموال، كما أنما أغفلت العوائد المترتبة على وفورات الحجم الحركية، وهي عوائد قد تفوق أي عوائد أخرى ساكنة بما فيها العوائد المترتبة على وفورات الحجم الساكنة.

^١ د. إبراهيم العيسوي، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٨-١٠٩.

٤ - أن تمازج التوازن العام تقدر مكاسب الدخل الناجمة من الاتفاقيات بالقياس إلى الوضع القائم، في حين أنه المقارنة يجب أن تكون بالقياس إلى التدهور الذي كان من الممكن حدوثه في حالة عدم التوصل إلى اتفاق

- التيار الثاني:

وهو على عكس التيار الأول يرى أن نتائج الدراسات المشار إليها بالفت في تصحيح العوائد المترتبة على تنفيذ الاتفاقيات وذلك استناداً إلى:

١ - أن ما يذهب إليه التيار الأول من أن وجود جوانب في الاتفاقيات لم تأخذ في الاعتبار لعدم قابليتها للقياس الكمي، فإنه لا يوجد ما يؤكد أن هذه الجوانب لها آثار إيجابية على زيادة التجارة والدخل، بل على العكس فقد تمارس آثاراً سلبية على كل من التجارة والدخل العالميين، ومن أمثلة ذلك تكاليف التحول المتعلقة بإعادة تخصيص الموارد بين القطاعات المختلفة للاقتصاد القومي، وزيادة تكلفة إحلال الآلات لسرعة التقادم الفني الناجم عن زيادة المنافسة، بالإضافة إلى زيادة التكاليف الإدارية لإعادة هيكلة المصانع وعمليات إعادة تأهيل المنتجين.

٢ - أن التحلي عن فرص المنافسة الكاملة، وافتراس المنافسة غير الكاملة أدى في بعض المآزح الحديثة إلى خفض العوائد، كما أن ارتفاع الأسعار الذي يأتي في ركاب المنافسة غير الكاملة، مع زيادة درجة التركيز في الأسواق تحت تأثير الشركات متعددة الجنسية سيحد من فاعلية الريادة في أجهالي الناتج المحلي العالمي من جراء تحرير التجارة الدولية.

٣ - كما أمثلة هناك بعداً غائباً يمثل في خفض الضرائب الجمركية كنتيجة للاتفاقيات سيخفض الإيرادات الحكومية، وبالتالي أما أمثلة انخفاض الحكومات أعضائها، مع ما يستتبعه ذلك من آثار إكماشية تخفض مستوى الدخل والتجارة، أو تتوسع في الاستيراد لتعويض النقص في إيراداتها، ولاشك أن هذا يؤدي إلى آثار إكماشية حيث أن الاستيراد يعتبر تسرباً من تيار الدخل، وهي بهذا تكون استبدلت العجز الداخلي بعجز خارجي ولكلاهما آثاراً مضاعفة سلبية^١.

^١ انظر تعليق (Lee) على مقال ديردورف في .

يتبين مما سبق أن دقة التقديرات التي تم التوصل إليها مشكوك فيها تارة بالزيادة، وأخرى بالنقصان، بل أن المادج المهيمنة المتبعة للوصول إلى هذه التقديرات مطعون في صحتها، ذلك أن هذه التقديرات تقوم على أساس نماذج التوازن العام القابلة للقياس *Computable General Equilibrium (CGE)*

وهي نماذج معقدة فيها، إلا إنها تقوم على افتراضات على درجة عالية من التبسيط أو عدم الواقعية، إذ أمثلة معظم النماذج التي استحدثت لتقدير الآثار الاقتصادية لتحرير التجارة الخارجية كتيحة لجولة أورجواي استندت إلى الفروض الآتية:

- ١ - سيادة المنافسة الكاملة في جميع الأسواق، أي أنه لا يوجد احتكار.
- ٢ - ثبات غلة الحجم *Constant Returns to Scale* وبالتالي لا توجد وفورات حجم.
- ٣ - افتراض حالة السكون وبالتالي لا تأخذ في الاعتبار الآثار الحركية.
- ٤ - تفترض أن العوائد من تحرير التجارة تزول إلى المستهلكين في كل دولة.
- ٥ - تفترض عدم تماثل المنتجات في الدول المختلفة، أي إنما تميز بين المنتجات وفقاً لمكان إنتاجها، بما يتعارض مع مبادئ الحيات التي تقوم على عدم التمييز بين المنتجات بحسب المنشأ.
- ولاشك أن هذه الافتراضات تؤدي إلى المخراف تقديرات تلك النماذج عن القيم الحقيقية للآثار المترتبة على تطبيق الاتفاقية^١.

وإذا كان الخلاف محتمداً حول مهيمنة القياس والفروض التي قام عليها، بل والتفصيرات التي أدخلت في تلك النماذج، فإن القول الفصل يكون بمطابقة نتائج تلك النماذج مع النتائج الفعلية لتحرير التجارة من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ حتى الآن وذلك من واقع تقارير منظمة التجارة العالمية السنوية.

ثالثاً : الآثار الفعلية للاتفاقية:

تشير تقارير منظمة التجارة العالمية إلى أن معدل الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي لم يطرأ عليها تغيراً يذكر عام ٩٥ بالمقارنة بعام ٩٤ بل كان أقل من المعدل المحقق عام ١٩٩٠، ثم ارتفع معدل الزيادة في إجمالي الناتج المحلي العالمي عامي ٩٦، ٩٧، إلا أنه تراجع عام ١٩٩٨

Deardoff, "Economic Effects of Quota & Tariff Reductions" in: Collins & Bosworth (eds.), Implications for the United States (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1994) (Brookings Occasional Papers), P.P. 28-31.

^١ د. إبراهيم العموي، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٦-١٠٧.

بنحو ١٪ عن السنة السابقة بل انه انخفض عن المعدل الذي كان سائدا عام ١٩٩٠. كما ان معدل الإنفاق السلعي تراجع طوال الفترة ليظل في مستوى اقل من مستوى معدل نمو التجارة الدولية. أما التجارة الدولية فقد انخفضت هي الأخرى سواء من حيث الكمية أو القيمة، فقد انخفض معدل نمو كمية التجارة الدولية عام ٩٦ عن السنة السابقة، إذ انخفض مسر بنحو ٨,٢٪ عام ٩٥ إلى ٤,٥٪ عام ٩٦، ثم حقق طفرة كبيرة عام ١٩٩٧ حيث بلغ ١٠,٥٪ ثم انخفض بشدة عسبام ٩٨ إلى ٣,٥٪.

أما قيمة التجارة العالمية، فقد كان المعدل السوي لنموها سالب ٢٪ عام ٩٨، وبما يعد أقوى معدل انخفاض لها منذ عام ١٩٨٠. ويلاحظ انه بالرغم من هذا الانخفاض الشديد، فإن القيمة المتوقعة للتجارة العالمية اكبر من نظيرتها المحققة عام ١٩٩٦.

ذلك على الرغم من ان الدراسات قدرت معدل نمو سنوي كبير للتجارة الدولية، إذ قدرته مكرتارية الجات بنحو ١٠٪ سنويا بعد تمام تنفيذ الاتفاقية على النحو سالف الذكر. كما أن دراسة أخرى تراوحت تقديراتها ما بين ٥٪ - ٢٠٪^١.

ولا يختلف الأمر بالنسبة لمعدل النمو السوي لقيمة التجارة الدولية في الخدمات، حيث انخفض هو الآخر عام ١٩٩٨ بنسبة ٢٪ ويعتبر أيضا هذا اكبر انخفاض منذ عام ١٩٨٣. ولكن تظل القيمة المطلقة للتجارة الدولية للخدمات اكبر من مثيلتها عام ١٩٩٦ على النحو الموضح في الجدول التالي.

جدول رقم (٤١)

التجارة الدولية في السلع والخدمات

(١٩٩٨ - ١٩٩٦)

| ١٩٩٨ | | ١٩٩٧ | | ١٩٩٦ | | البيان |
|--------|----------|--------|----------|--------|----------|------------------|
| القيمة | التغير % | القيمة | التغير % | القيمة | التغير % | |
| ٥٢٢٥ | - ٢ | ٥٣٢٥ | ٣,٥ | ٥٩٥٠ | ٤,٥ | الصاحرات السلعية |
| ١٢٩٠ | - ٢ | ١٣٢٠ | ٣,٥ | ١٢٧٥ | ٦,٧ | صادرات الخدمات |

Source: WTO, World Trade Growth Slower in 1998 After Unusual Strong, OP.Cit.)P.2.

^١To review this studies see:

Deardorffe , Op.Cit,P P. 19-27.

كما أن معدل نمو الصادرات والواردات السلعية خلال الفترة باستثناء عام ١٩٩٧ أقل من متوسط معدلها خلال الفترة من ٩٠-٩٥ وتوزيعه على الأقاليم المختلفة وذلك على النحو الموضح في الجدول الآتي:

جدول رقم (٤٢)

معدل نمو الصادرات والواردات السلعية

في الفترة من (٩٠ - ٩٨)

(القيمة بالليون دولار)

| الواردات | | | | | الصادرات | | | |
|----------|-----|-----|--------------------------|---------------------------|----------|------|-----|--------------------------|
| ٩٨ | ٩٧ | ٩٦ | متوسط الفترة ٩٥-٩٠ | | ٩٨ | ٩٧ | ٩٦ | متوسط الفترة ٩٥-٩٠ |
| ٤ | ٩,٥ | ٦ | ٦,٥ | العالم | ٣,٥ | ١٠,٥ | ٥,٥ | ٦ |
| ١٠,٥ | ١٣ | ٥,٥ | ٧ | أمريكا الشمالية | ٣ | ١١ | ٦ | ٧ |
| ٩,٥ | ٢٢ | ٨,٥ | ١٢ | أمريكا الجنوبية | ٦,٥ | ١١ | ١١ | ٨ |
| ٧,٥ | ٧,٥ | ٥,٥ | ٤,٥ | أوروبا الغربية | ٤,٥ | ٩,٥ | ٥,٥ | ٥,٥ |
| ٧,٥ | ٧ | ٥ | ٤,٥ | دول الاتحاد الأوروبي (٩٥) | ٥ | ٩,٥ | ٥,٥ | ٥,٥ |
| ١٠ | ١٧ | ١٦ | ٢,٥ | دول التحول الاقتصادي | ١٠ | ١٢,٥ | ٦,٥ | ٥ |
| ٨,٥- | ٦ | ٦ | ١٠,٥ | آسيا | ١ | ١٣ | ٥ | ٧,٥ |
| ٥,٥- | ١,٥ | ٥,٥ | ٦,٥ | اليابان | ٩,٥- | ١٢ | ١ | ١٠,٥ |
| ١٦- | ٦,٥ | ٤,٥ | ١٢ | دول شرق آسيا الستة | ٢ | ١١,٥ | ٧,٥ | ١١,٥ |

Source: The Same Source of Pervious Table, P.3.

يتبين من الجدول أمثلة الشرق الأوسط الذي يصم مصر حقق أكبر خسائر، وعلى ذلك يمكن القول أمثلة تحرير التجارة في إطار جولة أوروغواي لم يأتي بشماره المرجوة بعد. إذ لم يرتب عليه ريادة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي ولم يحدث زيادة في التجارة العالمية في السلع سواء في الكم أو في القيمة أو حتى في التجارة العالمية في الخدمات فضلا عن استمرار تراجع معدل نمو الإنتاج السلعي بالمقارنة بمعدل نمو التجارة العالمية^١.

Compare: Dieter Bender , The Developing Countries in the new World Trade Organization, Economics Issued by Institute for scientific co-operations, Tubing,

^١ Federal Republic of Germany ,Volume 55/56.1997.PP.33-35.

وليس معنى ما تقدم أمثلة تطبيق الاتفاقيات سيكون ذو مردود سلبي على الاقتصاد العالمي، وأما معناه أن المردود الإيجابي لم يتحقق بعد حيث أننا ما زلنا في مرحلة التحرير الجزئي، وأن الدول المتقدمة كعادتها تعوق تطبيق الاتفاقيات في الجوانب التي قد ترى أنها ذات نفع للدول المتخلفة. بل قد تصعد الأمور إلى الحد الذي ينذر باندلاع حروب تجارية إذا ما بدى لها أن في الاتفاقيات ما يهدد مصالحها.

والغريب في الأمر أنها تستخدم بؤس الاتفاقيات ذاتها لبلوغ غايتها، فتارة تدعى تعرضها لإغراق، وتارة تزعم أن الواردات قدود بوقوع أضرار جسيمة بالمنتجين المحليين، وأحياناً بحياة الإنسان أو الحيوان أو النبات مما على النحو الموضح تفصيلاً بالفصل الأول من الباب الثاني كما تجدر ملاحظة ظروف الأزمة المالية الآسوية والتي ألفت بظلالها على اقتصاديات العالم. مع الأخذ في الاعتبار الطبيعة الدورية للنشاط الاقتصادي في ظل اقتصاديات السوق واحتمالية تكرار تلك الأزمات، بل أن هذا النظام في أزمة منذ السبعينات حتى الآن، على النحو الذي لصلناه في الباب الأول من هذه الدراسة.

كما يجب ألا يغرب عن بالنا تزايد الرغبة للتكتلات الاقتصادية الإقليمية من جهة، واستمرار سلوك الدول الصناعية المتقدمة تجاه الدول المخلفة دون تغيير حتى بعد بدء سريان الاتفاقيات من جهة أخرى، إذ مارالت الأولى تريد صادراتها إلى الثانية، وتحد من وارداتها منها^١. كل هذا يؤكد أن العروض التي قامت عليها الماذح التي حاولت تقدير المكاسب المترتبة على جولة أورجواي لم تتحقق.

وربما تكون هناك مكاسب حقيقية ظهرت بالفعل ولكن طريقة القياس الخيعة في تلك لم تستطع أن تقدرها وتمثل تلك المكاسب في الحد من التدهور في معدل الناتج المحلي الإجمالي العالمي ومعدلات نمو التجارة العالمية وذلك تأسيساً على أن السلوك الفعلي للدول المتقدمة من التحرير لم يتغير كثيراً قبل وبعد أورجواي وبذلك فإن العائد الحقيقي يمكن قياسه من خلال نموذج محاكاة Simulation Model يبين المدى الذي كان يمكن أن يؤول إليه معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي ومعدلات نمو التجارة العالمية في حالة عدم التوصل إلى الاتفاقيات، وما آلت إليه تلك المعدلات بعد التطبيق الجزئي للاتفاقيات فضلاً عن ظهور آثار الاتفاقيات يحتاج إلى فحوة زمنية Time Lag ربما لم تنقضي بعد.

^١ البنك الدولي المصري، التجارة الدولية في عام ١٩٩٦، البشارة الاقتصادية العدد الثالث، المجلد الخمسون، ١٩٩٧، ص ٧

وأيا ما كان الأمر، فإن الموقف الآن يتطلب أن المشيعين لتحرير التجارة الدولية من خلال نظام متعدد الأطراف يبرون في ذكر المكاسب الوفيرة التي ستأتي في ركايتها، بينما يرد المعارضون بأنها لن تؤدي إلى ذلك، وقد حاول البعض قياس نتائج تحرير التجارة في الاجلين القصير والطويل متوصلا في ذلك بالنماذج الرياضية، إلا أن الواقع بعد التطبيق الجرمي للاتفاقية منذ عام ٩٤ وحتى الآن كان مغايرا لما توقعته تلك التقديرات على الأقل حتى الآن.

وهذا يشير التساؤل عن آثار اتفاقية تحرير التجارة السلعية على كميات التجارة الخارجية المصرية وهذا ما يعرضه المبحث التالي

الخلاصة:

- توجد عدة محاولات لتقدير آثار اتفاقية الجات منها.
- تقديرات أعدتها منظمات اقتصادية دولية وتتمثل هذه المحاولات في .
- تقدير سكرتارية الجات الذي انتهى إلى إن الاتفاقية ستؤدي إلى زيادة إجمالي الناتج المحلي العالمي بحو ٢٣٠ بليون دولار بأسعار عام ١٩٩٢، وذلك اعتبارا من عام ٢٠٠٥. سيكون نصيب أوروبا وأمريكا الشمالية نحو ٧٢٪ من هذه الزيادة وباقي دول العالم سيتصارع على الباقي وقدره نحو ٦٥ بليون دولار. كما قدرت الدراسة زيادة التجارة الدولية بحو ١٢٪ سويا.
- تقدير البنك الدولي ومنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية انتهى إلى إن العائد المشترك على التحرير يتمثل في زيادة إجمالي الناتج المحلي العالمي بحو ٢١٣ بليون دولار بأسعار عام ١٩٩٢ منها نحو ٦٤٪ ستوجه إلى الدول المتقدمة والباقي وقدره ٧٨ بليون دولار يقسم بين دول التحول الاقتصادي والدول النامية.
- أما تقدير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، فقد قدر الزيادة في الناتج المحلي العالمي بنحو ٢٧٤,١ بليون دولار. سيكون نصيب الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي واليابان منها نحو ٨٠٪.
- أما تقديرات الباحثين فاهمها:

- تقدير لحيوي وبروي ويحل الذي قدر الزيادة في الناتج المحلي العالمي بحـو ٢١٢,١ بليون دولار منها نحو ٦٥٪ ستحصل عليه الدول الصناعية، ولي يتعدى نصيب الدول النامية ١٧٪ من هذه الزيادة.

- أما تقدير تاروثيرفورد وهارسون، فقد قدر الزيادة في إجمالي الناتج المحلي العالمي بنحو ١٧٠,٦ بليون دولار في المدى الطويل، ٩٦ بليون دولار في المدى القصير سيكون معظمها من نصيب الدول الصناعية.

- أما عن تقييم تلك التقديرات، فبين إن هالك تبين كبير بين نتائج تلك التقديرات نتيجة لاختلاف توقيت إجراء تلك التقديرات، أو اختلاف أسس تقسيم العالم إلى أقاليم، أو عدم الاتفاق على تصنيف الصناعات إلى مجموعات متجانسة، والاختلاف في درجة شمول جوانب الاتفاقية في كل دراسة.

ويرى البعض إن هذه التقديرات أقل من العوائد الحقيقية التي ستجني عن تطبيق هذه الاتفاقية، وبينما يرى آخرون إن هذه التقديرات مبالغ فيها، ولكل من الفريقين أسانيد وبالتالي فإن هذه التقديرات مشكوك فيها مرة بالزيادة وأخرى بالقصان غير إن المشكلة الحقيقية التي تضعف من أهمية هذه التقديرات هو اعتمادها على نماذج التوازن العام القابل للقياس، وهي معقدة لبا ولكن فروصها مبسطة وغير واقعية.

على إن مقارنة التقديرات بالآثار الفعلية المترتبة على تنفيذ الاتفاقية الصبح عن إن معدل الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي لم يطرأ عليه تغيراً يذكر عام ٩٥ بالمقارنة بعام ٩٤، وكان أقل من المعدل المحقق عام ٩٠ وبالرغم من ارتفاع هذا المعدل عامي ٩٦/٩٧ إلا أنه تراجع عام ٩٨. كما إن كمية وقيمة التجارة الدولية انخفضت خلال تلك الفترة وبما يتعارض مع تقديرات الدراسات التي أعدت في هذا المجال. كما تبين إن الشرق الأوسط الذي يضم مصر سيحقق خسائر من جراء تنفيذ الاتفاقية سواء على مستوى التقديرات أو المستوى الفعلي.

على إن هذا لا يهض دليلًا على إن آثار الاتفاقية سلبية على المستوى العالمي، لأن الاتفاقية مارالت في مراحل التطبيق الجرمي من جهة، كما أنه لا يمكن التكهن بما سيكون عليه الوضع في حالة عدم التوصل إلى هذه الاتفاقية، حيث إن إجابة هذا السؤال تتطلب استخدام نماذج المحاكاة، وهي تختلف تمامًا عن مخرج القياس الذي اعتمدت عليه تقديرات الدراسات المشار إليها.

المبحث الثاني

آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الصادرات المصرية

تبين مما سبق إن تقديرات قياس اثر اتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع ستكون ذات مردود سلبي على شمال أفريقيا والشرق الأوسط - وهي المنطقة التي تضم مصر - في الأجل القصير، أما في الأجل الطويل فان أثرها يتراوح بين الخسائر أو المكاسب المحدودة.

إلا ان الأمر يتطلب قياس اثر تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الصادرات المصرية، كخطوة نحو قياس أثره على الطلب على النقل البحري وبذا يتحدد هدف هذا البحث.

يعاني الميزان التجاري المصري من عجز كبير هيكلي ومزمن، بل متزايد نتيجة لتسارع نمو الواردات السلعية بمعدل اكبر من نمو الصادرات السلعية والتي تحقق تراجعاً في بعض السنوات الأمر الذي أدى إلى تراجع معدل تغطية الصادرات للواردات من الناحية النقدية، وعدم التوازن التجاري Imbalance Trade من الناحية الكمية ومفاده أن الحمولات المتاحة في حالة الصادرات اقل منها في حالة الواردات وبالتالي فان تشغيل السفن في هذه الحالة لن يكون تشغيلاً اقتصادياً لكونها "كاطير تغدو حماماً وتعود بطائفاً".

وبوصح الجدول التالي تطور قيمة الصادرات والواردات السلعية المصرية في الفترة من

(٩٩ / ٩٨ - ٩١)

جدول رقم (٤٣)

تطور قيمة الصادرات والواردات السلعية المصرية

في الفترة من (٩٩ - ٩٨)

(القيمة بالمليون جنيه)

| البيان السنوات | الصادرات السلعية | | الواردات السلعية | | العجز في الميزان التجاري | | معدل تغطية الصادرات للواردات |
|-------------------|------------------|----------------|------------------|----------------|--------------------------|----------------|------------------------------|
| | قيمة | نسبة التغيير % | قيمة | نسبة التغيير % | قيمة | نسبة التغيير % | |
| ٩٩ | ١١٧٦٤,٧ | - | ٢٥٢١٦,٣ | - | ١٣٤٥١,٦ | - | ٤٦,٧ |
| ٩٢ | ١٠١٧١,٢ | ٨٦,٥ | ٢٧٦٥٦,١ | ١٠٩,٧ | ١٧٤٨٤,٩ | ١٣٠ | ٣٦,٨ |
| ٩٣ | ١٠١٦٤,٥ | ١,٣ | ٢٧٥٥٠,٤ | ٩٩,٦ | ١٧٠٨٥,٩ | ١١٧,٧ | ٢٨ |
| ٩٤ | ١١٧٥٧,٥ | ١١٢ | ٣٢٤٦٠,٦ | ١١٧,٨ | ٢٠٧٠٣,١ | ١٢١,٢ | ٣٦,٢ |
| ٩٥ | ١١٢٠٣,٨ | ٩٩,٥ | ٣٩٨٩٠,٩ | ١٢٢,٦ | ٢٨١٨٧,١ | ١٣٦,١ | ٢٩,٣٢ |
| ٩٦ | ١٢٠٤,١ | ١٢,٥ | ٤٤٢١٧,٩ | ١١٠,٨ | ٣٢٢١٣,٨ | ١١٤,٣ | ٢٧,١ |
| ٩٧ | ١٣٠٨٣,٨ | ١٠٩ | ٤٤٨٨٥,٨ | ١٠١,٥ | ٣١٨٠٢ | ٩٨,٧ | ٢٩,١ |
| ٩٨ | ١٠١٨٥,٨ | ٨١,٧ | ٥٦٠٢٥,١ | ١٢٤,٨ | ٤٥٨٤٠,١ | ١٤٢,٦ | ١٩,١ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، وتم احتساب النسب بمعرفة الباحث.

ويتبين من الجدول السابق الريادة المستمرة في قيمة الواردات السلعية، بمعدل يفوق الريادة في قيمة الصادرات السلعية، مما يترتب عليه تزايد العجز في الميزان التجاري، وبالتالي تراجع معدل تغطية الصادرات للواردات. أما الناحية الكمية نجد وصفاً مشابهاً على النحو الموضح في الجدول التالي الذي يبين كميات الصادرات والواردات السلعية.

جدول رقم (٤٤)

التطور الكمي للصادرات والواردات السلعية المصرية

في الفترة من (٩١ - ٩٨)

(الكمية بالآلاف طن)

| البيان السنوات | الصادرات السلعية | | الواردات السلعية | | الإجمالي | | النسبة بين الصادرات والواردات |
|-------------------|------------------|----------|------------------|----------|----------|----------|-------------------------------------|
| | كمية | النطور % | كمية | النطور % | كمية | النطور % | |
| ٩١ | ١١٨٣٧ | - | ١٤٨٧٢ | - | ٢٤٧١٠ | - | ١٣٣,٧ |
| ٩٢ | ١٠٠٥٧ | ٧٥,٩ | ١٦٢٥٢ | ١٠٩,٣ | ٢٦٣٠٩ | ١٠٦,٢ | ٩٢,٦ |
| ٩٣ | ١٨٦٣٧ | ١٢٣,٨ | ١٤٦٣١ | ٩٠ | ٣٣٢٦٨ | ١٠٩,٣ | ٧٨,٥ |
| ٩٤ | ١٧٩٩٢ | ٩٦,٥ | ٢١٥٩٢ | ١٤٧,٦ | ٣٩٥٨٩ | ١١٩ | ٨٢,٣ |
| ٩٥ | ١٢٢٩٠ | ٦٦,٦ | ٢١٤٣٢ | ٩٩,٢ | ٣٨٧٢٢ | ١١٧,٨ | ٨٠,٧ |
| ٩٦ | ١١٣١٢ | ٩٤,٣ | ٢٥٢٠١ | ١١٧,٦ | ٤١٥١٢ | ١٠٧,٢ | ٦٤,٧ |
| ٩٧ | ١١٣٢٧ | ١٠٠ | ٢٥٦٧٦ | ١٠١,٩ | ٤٢٠٠٣ | ١٠١ | ٦٣,٦ |
| ٩٨ | ١١٣٦٧ | ٨٨ | ٣٧٩٨٢ | ١٤٧,٩ | ٥٢٣٥٠ | ١٢٤,٦ | ٣٧,٨ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، وتم احتساب النسب بمعرفة الباحث.

وقد لا تتضح مشكلة عدم التوازن التجاري، في حالة تناول بيانات إجمالية عن الصادرات والواردات، ولكن تبرز هذه المشكلة في حالة تحليل هذه الكميات إلى مجموعات بضائع وتزداد وضوحاً في ظل الاتجاهات الجغرافية لكل منها.

وبصفة عامة فإن التجارة الخارجية المصرية تتسم بالتركز الشديد سواء في عدد السلع أو اتجاهها الجغرافي، فالتأمل للصادرات المصرية يعين أنها تتكون أساساً من:

- البترول ويمثل نسبة ما بين نصف وثلث الصادرات السلعية المصرية.
- المنسوجات والملابس الجاهزة ١٥ - ٢٠ % من قيمة الصادرات السلعية المصرية تقريباً.
- المواد الخام (قطن - مخصراوات وفواكه) كل منها يمثل نحو ١٠ - ١٥ % من قيمة الصادرات السلعية.

كما أن التوزيع الجغرافي للصادرات السلعية تنسم هي الأخرى بالتركز الشديد، إذ أن نحو ثلثها يتجه إلى الاتحاد الأوروبي وثلث آخر إلى الولايات المتحدة ورابعها يتجه إلى الدول العربية والدول الأفروآسيوية. بواقع ١٠٪ للأول و١٥٪ للثانية^١.

كل هذا من الناحية القدية، أما من الناحية الكمية فإن تركيب الصادرات المصرية، نجد أن البترول ومنتجاته يحتل المركز الأول، بينما الملابس والمواد الخام الزراعية تمثل نسبة ضئيلة من الصادرات المصرية بسبب ارتفاع ثمنها وخفة وزنها نسبياً. وهذه هي طبيعة البضائع العامة. أما توزيع الصادرات جغرافياً من الناحية الكمية نجده يسير في نفس اتجاه توزيعها جغرافياً من الناحية القدية تقريباً.

وعلى ذلك فتتبع أثر الجات على الصادرات السلعية المصرية يتطلب بحث أثرها على الكميات المصدرة من السلع الآتية:

١ - البترول ومنتجاته:

يمثل البترول ومنتجاته أهم مكون في صادرات مصر سواء من حيث القيمة أو الكمية على النحو السابق بيانه. وبالرغم من أن البترول ما يزال خارج حظيرة الجات، أي أنه لم يتأثر مباشرة بالاتفاقية إلا إن هناك تأثيرات غير مباشرة بعضها سلبية والأخرى إيجابية، ولعل الأثر الإيجابي يتمثل في توقع زيادة الطلب على البترول ومنتجاته وهذه الزيادة يمكن أن تحدث نتيجة عاملين:

- أ - التوسع في النشاط الاقتصادي المتوقع حدوثه كنتيجة لتحرير التجارة العالمية باعتبار أن الطلب على البترول طلباً مشتقاً من الطلب على معظم المنتجات محل التبادل الدولي
- ب - زيادة الطلب على البتروكيماويات نتيجة لخصص الضرائب الجمركية عليها بمسبة ٣٠٪، سيؤدي بالضرورة إلى زيادة الطلب على البترول^٢.

أما الآثار السلبية غير المباشرة المتوقعة فتمثل في :

- أ - ضياع فرص الاستعانة بالمزايا التي تحظى بها صادرات الدول النامية في إطار اتفاقية لومي وبموجب النظام العام للتفضيلات.

^١ ريان أحمد عبد الله الوكيل، محمد محمد علي إبراهيم، مرجع سبق ذكره، الملحق الإحصائي، ص ١ - ٢.

^٢ Evans & Walsh, Op.Cit., P.P.116-117.

ب - عدم قدرة الصادرات المصرية من لبتز وكمائيات على المنافسة في الأسواق الخارجية، وذلك بالنظر إلى إنها مازالت صناعة وليدة

ج - أن بقاء البترول خارج نطاق الحماة، في الوقت الذي تزايد فيه عرضه وتقلص الطلب عليه عالمياً، يسمح للدول الصناعية المتقدمة بالاستمرار في فرض ضريبة الكربون على وارداتها البترولية والتي تطبق منذ عام ١٩٩٣، بواقع ثلاثة دولارات على البرميل الخام وتزداد بواقع دولار سنوياً حتى تصل إلى عشرة دولارات على البرميل عام ٢٠٠٠ بدعوى الحفاظ على البيئة^١، هذا فضلاً عن استمرار الضرائب الجمركية المفروضة أصلاً.

ولاشك أن الغصلة النهائية تتوقف على مدى قوة كل من الآثار السلبية والإيجابية، ومعظم الدراسات تتوقع زيادة كمية الصادرات البترولية المصرية في إطار الحماة، وإن كنا نحفظ على هذه التوقعات وذلك بالنظر إلى أن الطلب العالمي والعرض العالمي على الطاقة في حالة توازن تقريباً كما أن تقديرات وكالة الطاقة الدولية تشير باستمرار هذا الوضع حتى عام ٢٠١٠^٢.

وأياً ما كان الأمر، فإن الأسطول المصري يحتاج لزيادة عدد ناقلات البترول ومحتاته، لكون الناقلات الموجودة جميعها تجاوزت العمر الافتراضي وتحتاج إلى إحلال وتجديد حتى يكون تشغيلها تشغيلاً اقتصادياً مع ملاحظة إن ناقلات البترول سيقصر دورها على النقل الساحلي.

٢- الصادرات الزراعية:

سبق أن تبين أن تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية كانت إحدى ثمار جولة أورحواي، حيث لم يسبق لها دخول حظيرة الحماة. وسترتب على ذلك تحويل القيود الكمية إلى قيود جمركية حيث يتم تثبيتها أولاً، ثم تخفيضها بعد ذلك بسبب تضاوت حسب درجة نمو الدول، فالدول المتقدمة تخفض هذه الضرائب الجمركية بنسبة ٣٦٪ خلال ست سنوات بينما الدول النامية فتخفيضها بنسبة ٢٤٪ خلال عشر سنوات. أما الدول الأقل نمواً فتعفى من هذا

^١ منظمة العمل العربية، مرجع سبق ذكره، ص ١١٣

^٢ دراسة مفصلة عن التوافقية الحماة على صادرات البترول النظر.

د. حسين عبد الله، معالجة آثار الحماة ومنظمة التجارة العالمية المعكسة على النفط والغاز في دول مجلس التعاون الخليجي، بحوث اقتصادية عربية، السنة الثامنة، العدد الثامن عشر، شتاء ١٩٩٩، ص ٥ - ٣٥.

الخفض كما يتيح الاتفاق العماد لأسواق ذات الدول الأعضاء التي تخضع حالياً لقيود غير حركية بحيث تصل نسبة هذه الواردات ٣٪ عام ١٩٩٥، وتتراوح إلى ٥٪ عام ٢٠٠٠. بالإضافة إلى خفض قيمة الدعم المقدم لتحتج السلع الزراعية بنسبة ٢٠٪ على مدار ست سنوات. وكذا خفض دعم الصادرات الزراعية بنسبة ٣٦٪ على مدى ست سنوات. فضلاً عن مراعاة القواعد الصحية وحماية النباتات وقواعد الجودة الدولية على النحو السالف تفصيله. وتمثل الصادرات الزراعية المصرية أساساً في الأرز والقطن الخام وموالح وفواكه أخرى وبطاطس وبصل، أن معظم هذه الصادرات تتجه إلى دول أوروبا الغربية. وقد اختلفت التقديرات الرباعية في شأن تأثير الاتفاقية على الصادرات الزراعية المصرية ونشرها إلى ثلاثة تقديرات:

أ - تقدير ييتس : Yeats

يستند هذا التقدير على نموذج Smart ، ويعرقل أن مصر سوف تكسب نحو ٨ ملايين دولار من زيادة صادراتها الزراعية إلى الاتحاد الأوربي بعد تنفيذ الاتفاقية وذلك استناداً إلى أن متوسط معدلات الضرائب الجمركية المطبقة على السلع الغذائية قبل تنفيذ الاتفاقية والتي تسحب على المصدرين المصريين تبلغ نحو ٢١,٢٪ في اليابان، ١٢٪ في الاتحاد الأوربي، ٦,٦٪ في الولايات المتحدة، وإذا ما تم تخفيض معدلات التعريف بالمعدل المنفق عليه في الاتفاقية، سيؤدي ذلك إلى زيادة في قيمة الصادرات الزراعية المصرية إلى الاتحاد الأوربي بنسبة ٧,٤٪، حيث لا تخضع الصادرات الزراعية المصرية لولايات المتحدة واليابان لحواجز كمية. كما تنبأ الدراسة بانخفاض نسبة الصادرات المصرية التي تواجه قيوداً كمية في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية من ٣٢٪ إلى ٢٪. ومن ناحية أخرى أشارت الدراسة إلى انخفاض فرص نفوذ الصادرات المصرية للأسواق لانهاء المعاملة التفضيلية للصادرات المصرية^١.

ب - تقدير معهد التخطيط القومي:

يشير تقدير معهد التخطيط القومي إلى الزيادة السنوية في كمية الصادرات المصرية المترتبة على الاتفاقية لن تتجاوز:

¹ For more details see: Yeats : " Export Prospects of Middle Eastern Countries : A post Uruguay Round Analysis ", Preliminary Draft, The World Bank, International Trade Division , 1994

| | |
|----------|------|
| قطن عام | ٠,٥٪ |
| البرنقال | ٤,٨٪ |
| البطاطس | ١٤٪ |

وقد تم التوصل إلى هذه النتائج من خلال نموذج رياضي ديناميكي بسيط، يركز على تقدير آثار تخفيض القبود والرسوم الجمركية في الدول المستوردة للسلع الزراعية، وتخفيض الدعم الداخلي للمنتجين، ودعم الصادرات في الدول المنتجة والمصدرة لتلك السلع، ويأخذ في الاعتبار مرونة العرض والطلب العالمي والمحلي للسلعة، ودرجة الاكتفاء الذاتي للدولة من السلعة^١

ج - دراسة وزارة الزراعة المصرية:

أعد قطاع الشؤون الاقتصادية بوزارة الزراعة المصرية دراسة لتحديد الآثار المتوقعة لتحرير التجارة الزراعية العالمية على الزراعة المصرية، وقد ارتكبت تلك الدراسة على فرضين بديلين.

الفرض الأول:

يقوم على أساس ثبات كمية الواردات والصادرات خلال الفترة من (٩٥-٢٠٠٠) مع توقع ارتفاع الأسعار العالمية وإذا أخذنا في الاعتبار هذا الفرض فإن معنى ذلك أنه لا تأثير للاتفاقيات على الكميات وأما منسوب آثارها على الأسعار فقط.

الفرض الثاني:

وفي ظلّه، تتوقع الدراسة زيادة كمية الصادرات والواردات خلال الفترة المذكورة مع توقع ارتفاع الأسعار العالمية. وقد اتبعت الدراسة أسلوب السيناريوهات، إذ افترضت زيادة الكميات وفقاً للسيناريو الأول بنسبة ٥٪ عن متوسط الصادرات في الفترة (٨٨-٩٣)، وزيادتها بنسبة ١٠٪ في السيناريو الثاني وتوصلت إلى النتائج الآتية:

^١ للوقوف على الصيغة الرياضية للنموذج ونتائج الدراسة انظر.

معهد التخطيط القومي، اثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعة، مرجع سبق ذكره، ص ٨٢، ٩٦.

جدول رقم (٤٥)
السيناريوهات المحتملة لأثر التحرير
على كميات الصادرات الزراعية المصرية

| البيان | الكمية | بعد الجلات (٩٥-٢٠٠٠) | | | | قبل الجلات | |
|--------|--------|----------------------|---------|--------|---------|----------------|--------|
| | | الافتراض الثاني | | | | الافتراض الأول | |
| | | ١٠% | | ٥% | | الزيادة | الكمية |
| | | الكمية | الزيادة | الكمية | الزيادة | | |
| القطن | ٣٧٤٤ | ٣٧,٤٤ | - | ٣٩,٣١ | ١,٨٧ | ٤٩,١٨ | ٣,٧٤ |
| الأرز | ١٠٢,٧٥ | ١٠٢,٧٥ | - | ١٠٧,٨٩ | ٥,١٤ | ١١٣,٠٣ | ١٠,٢٨ |

المصدر:

قاعدة بيانات التجارة الخارجية، الجمارك المركزي للجنة العامة والإحصاء نقلا عن: وزارة الزراعة "السوق الأوروبية المشتركة وتجارة مصر الزراعية الخارجية في ظل اتفاقية الجات"، قطاع الشؤون الاقتصادية بالإدارة العامة للدراسات الدولية والأعلام الخارجي، ١٩٩٥، ص ١٠٩

وعموما تنجده الصادرات الزراعية المصرية أساسا إلى الأسواق العربية التي تستأثر بحوالي ٩٢٪ من صادرات معليات الحصر، ٨٨٪ من صادرات الأرز، و ٧٦٪ من صادرات الحصر، و ٤٠٪ من صادرات المواخ. ويولي السوق العربية في الأهمية سوق دول الاتحاد الأوروبي الذي يسحوذ على نحو ٢٦٪ من الصادرات الزراعية المصري أهمها البطاطس بنسبه ٨٥٪ والبنات العظريه و الزهور ٥٠٪^١.

إن المتأمل لهذه البيانات يستطيع إن يستنتج إن اتفاقية المنتجات الزراعية لن تؤثر على الصادرات الزراعية المصرية للمطقة العربية لكونها أسواق حرة ولا تقيم حواجز أمام التجارة وبالنسبة للسوق الاورويه فتأثير الاتفاقية سيكون ناجما عن تحويل القود الكبيه إلى تعريفة حركيه، يمكن إن يحقق فائده للصادرات المصرية حيث يمكنها التوسع في تصدير بعض السلع الزراعية التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبه مثل. الطماطم و الفراولة، ويصعب تصديرها للأسواق الاورويه بسبب الحماية ، كما يمكن إن تزيد صادرات الأرز إلى الدول الآسيويه وخاصة اليابان .

^١ اسامة المنجدوب، مرجع سبق ذكره، ص ١٩٥

- إلا أنه يجب ألا تترك في التنازل بشأن زيادة الصادرات الزراعية إلى أوروبا و اليابان نظراً لما يلي :-
- أ- ارتفاع أسعار السلع الزراعية الناجمة عن انخفاض الدعم بشجع المنتجين المحليين في الدول المستوردة على دخول مجال إنتاج هذه السلع .
 - ب- الزيادة السكانية تلهم الفائض الزراعي القابل للتصدير .
 - ج - عدم مرونة الجهاز الإنتاجي الأمر الذي يؤدي إلى عدم الاستجابة للزيادة في الطلب العالمي.
 - د - يضاف إلى ما سبق أن ما التزمت به مصر ومفدته في إطار برنامج الإصلاح الاقتصادي يريد في مجال الزراعة عن الترامنق في إطار الحلات في نفس المجال وذلك على النحو الموضح تفصيلاً في الجدول رقم (٤٦).
 - هـ - المنافسة الشديدة في السوق الدولية في السلع الزراعية من جهة وتقلب إنتاجها لاعتمادها على ظروف ماحية قد تكون غير مواتية في بعض السنوات، «هيك عن رداءة التغليف وضعف القدرات التسويقية.
 - و - الأساليب الحمائية التي قد تلجأ إليها الدول المتقدمة بدعوى الإجراءات الصحية و المستويات الدولية للجودة (ISO) الخ^١.
 - و ... فقد المعاملة المميزية التي تحظى بها الصادرات الزراعية المصرية في أسواق الدول المتقدمة، والذي قد يؤدي إلى إحلال صادرات الدول التي لم تكن تحظى بهذه المعاملة التفضيلية قبل معاد الاتفاقية بالصادرات المصرية^٢.

^١ تجدر الإشارة إلى تشدد الاتحاد الأوروبي في قضية العض البني في صادرات البطاطس المصرية والتمثل في فرض حظر على صادرات البطاطس المصرية إلى دول الاتحاد الأوروبي بحرد اكتشاف إصابة في خمس رسائل مختلفة، وهذه الإصابة تمثل نحو ٤,٠٪ من إجمالي صادرات البطاطس المصرية، وذلك على الرغم من أن مرض العض البني غير صار بالإنسان أو الحيوان، بسببه التقاضي المستوردة من دول الاتحاد الأوروبي ذاته. انظر في ذلك:

البك الأهلي المصري، الصادرات الزراعية المصرية إلى أوروبا وشروط الصحة النباتية، النشرة الاقتصادية، العدد الرابع، المجلد الحادي والخمسين ١٩٩٨، ص ٦٠٦

^٢ الندوة، مشرة منتدى البحوث الاقتصادية للدول العربية وإيران وتركيا، المجلد الثاني، العدد الرابع، ديسمبر ١٩٩٤-فبراير ١٩٩٥، ص ٢.

جدول رقم (٤٦)

مقارنة بين التزامات مصر في إطار برنامج الشيت والتكيف الهيكلي
والزاماتها في نطاق جولة أورجواي

| البيان | الالتزامات المصرية | |
|--------------------|---|---|
| | في إطار برنامج الشيت والتكيف الهيكلي | في جولة أورجواي |
| الاستثمار | <ul style="list-style-type: none"> - رفع الصناعات كثيفة استهلاك الطاقة من القائمة السلبية للاستثمار - إلغاء موافقات المحافظين. - إلغاء شرط لتكون الأجنبي. - إلغاء شرط المطلوبة الإجبارية في الصرف التجارية والصناعية. | <ul style="list-style-type: none"> - إلغاء كافة القيود المفروضة على الاستثمار - منح المستثمر الأجنبي معاملة المستثمر الوطني - يبدأ تنفيذ هذه الالتزامات بعد مرور خمس سنوات من تاريخ نفاذ الاتفاقية |
| الزراعة | <ul style="list-style-type: none"> - إلغاء الدعم الممنوح للأسمدة والمبيدات والأعلاف. - استكمال تحرير إنتاج وتسويق السكر والقمح وتدخل البورصة. | <ul style="list-style-type: none"> - خفض الدعم المقدم للمستهلكين بنسبة ١٤ ٪ - بإسداء الدعم للمنتوج شلودي الدخل وللمدخلات والبحوث الزراعية، ودعم الإنتاج بما لا يماز ١٠ ٪ من قيمة. - خفض دعم الصادرات الزراعية بنسبة ٢٤ ٪ على أن يتم الخفض على مدار عشر سنوات |
| الصادرات | <ul style="list-style-type: none"> - إلغاء الخصم المفروضة على صادرات الجلود - إزالة القيود المفروضة على المستثمرين الأجانب في شركات التجارة الخارجية. - إلغاء القيود المفروضة على مصدري الأقطان في القطاع الخاص. | <ul style="list-style-type: none"> - يجوز دعم الصادرات لأجهزة الحساسة أولى الفحاز عن مديونية أولى إطار برنامج الفحص. أو في نطاق الممنوح به للدول المنخفضة الدخل. - إلغاء قيود الصادرات بأنواعها |
| الواردات | <ul style="list-style-type: none"> - خفض التعريفي للضرائب الجمركية بحيث لا تتجاوز ٦٠ ٪ و ١٠ ٪ بالنسبة للمنتج الزراعية - إلغاء التفضيلات الجمركية الممنوحة للواردات باستثناء الواردة في اتفاقيات دولية. | <ul style="list-style-type: none"> - تحريك كافة القيود غير الجمركية إلى قيود جمركية، وإلغاء حظر الاستيراد المفروضة على بعض السلع - تطبيق خفض متو للضرائب الجمركية وفقا بجدول الالتزامات المقدمة من الحكومة المصرية. |
| المشتريات الحكومية | <ul style="list-style-type: none"> - إلغاء القيود المفروضة على الأجانب بما يكفل مساوهم بالمستجيبين في عروض المشتريات الحكومية | <ul style="list-style-type: none"> - لا توجد التزامات حيث أن مصر غير منظمة لاتفاق المشتريات الحكومية |

المصدر : من إعداد الباحث.

٣ - المنسوجات والملابس:

يمثل قطاع الصناعات النسيجية أهمية كبيرة للاقتصاد المصري وذلك بالنظر إلى كونه من الصناعات المتكاملة التي تتم جميع مراحلها في مصر، وتستوعب نحو ما يعادل ٣٠٪ من إجمالي القوى العاملة في القطاع الصناعي، كما تبلغ حجم الاستثمارات المقتدة فيه نحو ٢٥٪ مليار جنيه، بالإضافة إلى تحقيقه قيمة مضافة عالية، فضلاً عن التزايد المستمر لإجمالي قيمة مائع هذا القطاع وصادراته^١.
ويبين الجدول رقم (٤٠) تطور الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية
جدول رقم (٤٧)

تطور قيمة الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية

(بالمليون جنيه)

| ٩٦/٩٥ | ٩٥/٩٤ | ٩٤/٩٣ | ٩٣/٩٢ | ٩٢/٩١ | ٩١/٩٠ | النشاط |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|
| ٨٧٩١ | ٩٠٠٧ | ٨٣٨٤ | ٧٩٣١ | ٧٧٣٨ | ٦٩٠٤ | منتجات القزل والنسيج (١) |
| ٦٦٤٨١ | ٦٥٥٦٠ | ٥٧٥٥٥ | ٥٤٨٣٣ | ٤٦٧٠٢ | ٣٩٦٧٨ | إجمالي النشاط الصناعي (٢) |
| ٤٣٠١٣ | ٤١٩٣٥ | ٣٨٤٥٠ | ٣٦٣٣٢ | ٢٩٦١٥ | ٢٥٨٣١ | إجمالي النشاط الصناعي (بدون المنتجات البرولية) (٣) |
| ١٣,٢ | ١٣,٧ | ١٤,٥ | ١٤,٤ | ١٦,٦ | ١٧,٤ | ١: ٢ (٪) |
| ٢٠,٤ | ٢١,٥ | ٢١,٨ | ٢١,٨ | ٢٦,١ | ٢٦,٧ | ١: ٣ (٪) |

المصدر: الجهاز المركزي لتعبئة العامة والإحصاء، بيانات التجارة الخارجية أعداد مختلفة.

أما تطور الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية من الناحية الكمية فيعرضه الجدول

التالي:

^١ البنك الأهلي المصري، الصناعات النسيجية في مصر، الشرة الاقتصادية، العدد الرابع المجلد الخمسون، ١٩٩٧، ص

جدول رقم (٤٨)

تطور كمية الصادرات المصرية من الصناعات النسيجية

(بالآلاف جنيه)

| البيان | ١٩٩٢ | ١٩٩٣ | ١٩٩٤ | ١٩٩٥ | ١٩٩٦ |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| غزل القطن | ٨٢٠ | ٧٢١ | ١٢٨ | ١٠٣٩ | ٦٥٧ |
| أقمشة قطنية | ٢٣٧ | ٢٧٢ | ٤٠٩ | ٣٧١ | ٣٠١ |
| ملابس جاهزة | ٦١٩ | ٧٤٢ | ٧٧٧ | ٨٥٧ | ٨١٢ |
| جملة الصادرات النسيجية (١) | ١٩٧٦ | ١٧٣٥ | ١٣١٤ | ٢٢٩٧ | ١٧٧٠ |
| جملة الصادرات المصرية (٢) | ١٠١٧١ | ١٠٤٦٤ | ١١٧٥٧ | ١١٧٠٤ | ١٢٠٠٤ |
| جملة الصادرات بدون وقود (٣) | ٥٧١٠ | ٥٢٨٦ | ٧٢٤٠ | ٧٤٠٠ | ٦٣١٩ |
| ١ : ٢ (%) | ١٦,٥ | ١٦,٦ | ١١,٢ | ١٩,٤ | ١٤,٧ |
| ١ : ٣ (%) | ٢٩ | ٣٢,٨ | ١٨ | ٣٠,٦ | ٢٨ |

المصدر: الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء، بيانات التجارة الخارجية أعداد مختلفة.

وينضح نواصع كميات المنسوجات والملابس بالقياس إلى أجمالي كميات الصادرات المصرية. حيث أن المنسوجات والملابس تصنف على أنها بصاعة عامة، التي إحدى سماتها ارتفاع قيمتها بالقياس إلى وزنها.

ويختص هذا القطاع لاتفاق المنسوجات والملابس التي تمقتضاها سيتم تحريره تدريجيا خلال عشر سنوات من تاريخ سريان الاتفاقية، على النحو الذي سبق تفصيله.

وبالرغم من أن مجموعة منتجات الملابس والمنسوجات تغطي بأقل نسبة تحفيزات جمركية ألا أن العديد من الدراسات الدولية تشير إلى أن الدول النامية ومن بينها مصر مؤهلة للاستفادة من هذه الاتفاقية حيث تمكنها من زيادة صادراتها بنسب تتراوح بين ١٠-٣٦%، بل أن إحدى تلك

^١ جمال زروق، آثار دورة اورجواي على البلاد العربية، منشور في معهد التجارة (بحر) مرجع سبق ذكره، ص ١١٨ وللوقوف على نماذج من الدراسات الدولية التي ترى استفادة الدول النامية من هذا الاتفاق انظر على سبيل المثال:-

General Agreement on Tariffs & Trade, Demand, Production, and Trade in Textiles & Clothing, Statistical Report by the Secretariat (Geneva: GATT, 1993).

-Hertel, T. & Others, Liberalizing Manufactures a World Bank Conference, The Uruguay Round & the Developing Economies, January 26 - 27, 1995.

الدراسات ترى أن مصر ستجني فوائد كثيرة من هذه الاتفاقية، وذلك تأسيساً على إما تواجد حصة إقليمية في أسواق الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي اللذين يستوعبان نحو ٥٠٪ من الصادرات الملابس والمنسوجات المصرية^١. إلا أن الباحث المتأني يستطيع أن يلمس مخطط هذا الرأي وذلك في ضوء الحقائق التالية.

أ - الصادرات النسيجية المصرية تدخل دول الاتحاد الأوروبي معفاة من الضرائب الجمركية، وهي وإن كانت تخضع لنظام الحصص إلا أن هذه الحصص تمثل حداً مضمون تصديره، وبالتالي فليس شأن إلغاء هذه الحصص أن يُلغى فرصة المعاملة التفضيلية التي تحظى بها مصر في إطار النظام العام للامتيازات.

ب - زيادة المنافسة من دول ذات مزايا تنافسية مرتفعة مثل دول جنوب شرق آسيا، بل ومن دول شرق ووسط أوروبا التي تسعى إلى اتفاقيات مشاركة مع الاتحاد الأوروبي ومن المحتمل أن تقضي إلى إنشاء مناطق حرة^٢.

ج - بل أن المنافسة قد تأتي من داخل الدول المستوردة حيث أن الاتفاقية تقوم على الإلغاء التدريجي لنظام الحصص لمدة عشر سنوات كفترة انتقالية، وهي فترة كافية تسمح بأن تقوم الدول الصناعية المستوردة بدخول مجال إنتاج هذه السلع على أسس تنافسية^٣.

د - هذا بالإضافة إلى أن هذه الصناعة في مصر تتيح بالمشكلات التي تعمق زيادة مقلتها التنافسية منها:

- المشكلات الناجمة عن تطبيق برنامج الإصلاح الاقتصادي مثل ارتفاع أسعار القطن الخام بعد تحرير أسعاره، وارتفاع أسعار الفائدة بالمقارنة بالعديد من الدول المنافسة
- كثرة أعباء الرسوم والضرائب .
- تقادم الأصول الإنتاجية وعدم الاستغلال الأمثل للمتاح منها مما أدى إلى ارتفاع نسب الفاقد.
- عدم توافر الخبرات الفنية والتسويقية وبالتالي عدم القدرة على تطوير الإنتاج بما يلائم الأسواق الخارجية.

-Yong Y., The Impact of MFA Phasing out on the World Clothing & Textiles Markets,(Canberra : National Center for Development Studies, 1993).

^١ نهيد كرماني، وروياندا، دورة أوروحيوى والتجارة الدولية في المنسوجات والملابس، منشور في معهد التجار (محرر) مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٨ - ٢٠٩

^٢ المصدر سالف الذكر مباشرة ، ص ٢٠٩.

^٣ منظمة العمل العربية، مرجع سبق ذكره، ص ١٢١.

- صعوبات التصدير في ضوء القيود الجديدة التي تفرضها الدول المستوردة مسجلة في ذلك إلى قواعد اتفاقية الحلات ذاتها مثل : قواعد المنشأ والإغراق . . الخ.

وفي ضوء ما تقدم فإن رجال هذه الصناعة في مصر لا يرون أن لديهم القدرة على المنافسة الخارجية بل أكثر من ذلك فهم يخشون من تطبيق اتفاق المنسوجات والملابس حيث يتوقعون عدم قدرتهم على المنافسة داخلياً حال تطبيق الأمر الذي دفعهم إلى المطالبة بتأجيل بدء تطبيق المرحلة الثانية التي حل موعدها مع مطلع عام ١٩٩٨ على أن يتم تنفيذها مع المرحلة التالية^١ ويستفاد من ذلك أن قطاع المنسوجات والملابس لم يتمكن من زيادة صادراته، خاصة إذا أخذنا في الاعتبار محاولات الدول الصناعية المتقدمة الالتفاف حول قواعد اتفاقية تحرير تجارة المنسوجات والملابس بأساليب متعددة منها ادعاء تعرضها للإغراق^٢. بل يخشى من تراجع الصادرات من المنسوجات والملابس المصرية، بل وأكثر من ذلك، زيادة واردات مصر من المنسوجات والملابس تحت تأثير اتفاق المنسوجات والملابس المتصاغر مع اثر برنامج الإصلاح الاقتصادي^٣، ولعل خير

^١ البنك الاهلي المصري، مرجع سبق ذكره، ص ١٦ - ١٧.

^٢ تصعب دول الاتحاد الاوروي والولايات المتحدة في استخدام دعاوى الاغراق للحد من صادرات المنسوجات المصرية - على الرغم من تواعيها - فهناك قضية القمصان المصرية الشهيرة للولايات المتحدة، وقضية اللآات المصرية وقضية المنسوجات القطنية الخام بالاتحاد الاوروي، وتجدد الاشارة إلى الشدد في مواجهة الشركات المصرية، حيث اهدرت المستندات المقدمة منها في قضية اللآات، كما نظرت قضية المنسوجات القطنية الخام ثلاث مرات، وفي كل مرة تراء ساحة المنتجات المصرية من الاغراق، إلا أن الجهات الشاكية تطلب إعادة نظر الدعوى، ويستحاج لطلبها ويعرض رسم إغراق على المنتجات المصرية. للوقوف على مزيد من التفاصيل انظر:

البنك الاهلي المصري، الاغراق حجرة عشرة تعوق تنامي الصادرات المصرية، النشرة الاقتصادية، العدد الثالث، المجلد الحادي والخمسون، ١٩٨٨، ص ٧ . ٨.

^٣ قارن د محمد عبد الواحد محمد، آثار جولة ارجووي للجات على ميران المدفوعات المصرية. تحليل قياسي، مصر المعاصرة، العدد ٤٤٤، أكتوبر ١٩٩٦، ص ١٩. وقارن أيضاً د السيد دهموش، تقرير حول الصناعات النسيجية واتجاهاتها المستقبلية، مقدم إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة ٥٤، جامعة الدول العربية - الأمانة العامة للشئون الاقتصادية، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٣٨-٤٢. وأيضاً: جمعة محمد محمد عامر، ورقة عمل بشأن أهم مقررات الوثيقة النهائية لاتفاقية "الجات" ما بعد جولة ارجووي وموقف حسابات المنافع والتكاليف للاقتصادات العربية، مجلة البحوث التجارية لكلية التجارة جامعة الرقاريق، السنة السابعة عشرة، يوليو ١٩٩٥، المجلد السابع عشر العدد الثاني، ص ١٧١-١٧٢.

- هالة صالح محمد، اثر اتفاقيات دورة ارجووي على صادرات الصناعات النسيجية في مصر (١٩٧٤ -

١٩٩٧)، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٩٩، ص ١٧٠ - ١٧٥.

برهان على صحة هذا التحليل تراجع قيمة وكمية الصادرات المصرية من المسوجات والملابس عقب تطبيق المرحلة الأولى لهذا الاتفاق، وذلك على النحو الموضح بالجدولين السابقين.

وكنيجة عامة فإن الزيادة في الصادرات المصرية من السلع الزراعية و المسوجات والملابس التي يمكن إن تغتمها مصر من بروتوكول السلع ستكون محدودة كما أن فرصة زيادة الصادرات من السلع الزراعية أو الصناعية محدودة للغاية حيث أن الإنتاج المحلي من معظم السلع الزراعية والصناعية لا يفي باحتياجات الاستهلاك المحلي، وفي قلة قليلة من تلك السلع يترك فائضا هزيبا للتصدير ، وهذا الفائض متناقص متوفا كما يتبين من الجدولين التاليين.

جدول رقم (٤٩)
نسبة تغطية اهم المنتجات المحلية لاجمالي الاستهلاك
١- المنتجات الزراعية

| نسبة تطور الامتلاك المحلي | نسبة التطور للإنتاج المحلي | ١٩٩٨/٩٧ | | | ١٩٩٧/٩٦ | | | |
|------------------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|---------------|-------------------|----------------------|---------------|---------------------------------|
| | | نسبة التغطية % | إجمالي الامتلاك + | إنتاج محلي | نسبة التغطية % | إجمالي الامتلاك + | إنتاج محلي | |
| | | | | | | | | <u>مجموعة الحبوب</u> |
| ١ | ١,٠٢ | ٥٢,٤ | ١,٩٥٣ | ٥٨٤٩ | ٥٢,٤ | ١,٩٤٩ | ٥٧٣٥ | قمح |
| ١,٠٧ | ١,٥ | ٩٢ | ١٣٧ | ١٢٦ | ٦٦,١ | ١٢٧ | ٨٤ | شعير |
| ١,١١ | ١ | ٧٠,١ | ٨٣٣٧ | ٥٨٤٦ | ٧٧,٨ | ٧٤٦٨ | ٥٨١٠ | ذرة شامية |
| ٠,٩ | ٠,٩ | ١٠٣,١ | ٧٤٣ | ٧٦٦ | ١٠٣,١ | ٨٠٩ | ٨٣٤ | ذرة رفيعة |
| ١,٠٢ | ١,١٢ | ١١٠,٢ | ٤٩٧٣ | ٥٤٨٦ | ١٢٤,٢ | ٣٩٤٣ | ٤٨٩٧ | ارز شعير |
| | | | | | | | | <u>مجموعة البقوليات</u> |
| ٠,٩ | ١ | ٩٩,٣ | ٤٤٨ | ٤٤٥ | ٩٢,٩ | ٤٧٦ | ٤٤٢ | فول |
| ١,٢ | ٤٤ | ٢٧,٨ | ٧٩ | ٢٢ | ٧,٩ | ٦٢ | ٥ | عدس |
| ٠,٩ | ٠,٤٥ | ٤٨,٨ | ٤١ | ٢٠ | ١٠٠ | ٤٤ | ٤٤ | بقوليات اخرى |
| | | | | | | | | <u>مجموعة الالياف</u> |
| ٠,٩ | ٠,٩٦ | ١٠٠ | ٩٤٤ | ٩٤٤ | ١٠٠ | ٩٧٢ | ٩٧٧ | قطن زهر |
| ١,٢ | ١١ | ١٠٠ | ٧٨ | ٧٨ | ١٠٩,٢ | ٦٥ | ٧١ | كتان (قش) |
| ١ | ١ | ١٠٠ | ٦ | ٦ | ١٠٠ | ٦ | ٦ | نيل |
| | | | | | | | | <u>مجموعة الحاصلات المصنوعة</u> |
| ٠,٩٨ | ٠,١٨ | ١٠١,١ | ١١٦٥٥ | ١١٧٧٨ | ١٠١,١ | ١١٨٠٠ | ١١٩٢٥ | قصب السكر |
| ١١ | ١,١٢ | ١٠١,٣ | ١٢٩٣ | ١٣١٠ | ١٠٢ | ١١٤٠ | ١١٦٣ | بنجر سكر |
| | | | | | | | | <u>مجموعة الحبوب الزيتية</u> |
| ١,٠٢ | ١ | ١٠٦,٨ | ١١٨ | ١٢٦ | ١٠٨,٧ | ١١٥ | ١٢٥ | فول سوداني |
| ١,٠٧ | ٠,٨٩ | ٤٥,٢ | ٧٣ | ٣٣ | ٥٤,٤ | ٦٨ | ٣٧ | سمسم |
| ٠,٩٢ | ٠,٩ | ٦٣,٢ | ٢٨ | ٢٤ | ٦٣,٤ | ٤١ | ٢٦ | عباد الشمس |
| ١,٠٧ | ٠,٨ | ١٧,١ | ٢٠٥ | ٣٥ | ٢١,١ | ١٩٠ | ٤٠ | فول صويا |
| ٠,٤ | ١,٦ | ٩٢,٣ | ٢٦ | ٢٤ | ٦٢,٥ | ٢٤ | ١٥ | بذرة كتان |
| ١١ | ١,١ | ١٠٠ | ٥٨٩ | ٥٨٩ | ١٠١,٧ | ٥٢١ | ٥٣٠ | بذرة قطن |
| ١,٠٣ | ١,٢ | ١٠٨,٧ | ١٦٣١١ | ١٧٧٢٢ | ١٠٨,٥ | ١٥٨٦٢ | ١٧٢١١ | مجموعة اللحم و البيض |
| ١,١ | ١,٠٧ | ١٠٨,٧ | ٦٢٠٣ | ٦٧٤٣ | ١١١,٤ | ٥٦٣٠ | ٦٢٧٠ | مجموعة الخضار و التبيل |
| ١,٠٣ | ١,٠٣ | ٩٩ | ٤٢٩٧ | ٤٢٥٤ | ٩٩ | ٤١٦٢ | ٤١١٩ | الإنتاج المربوب |
| ١,٠١ | ١,٠٣ | ٧٦ | ٥٤٥ | ٤١٥ | ٧٤,٦ | ٥٣٦ | ٤٠٠ | الإنتاج المصنوع |

المصدر البنك المركزي المصري ، المجلد الثامن و الثلاثون ، العدد الرابع عام ٩٨/٩٧ ص ١١٠

المعروفين الآخرين من احتساب الباحث

الاستهلاك المحلي يشمل الذاتي و الحكومي و مستلزمات الإنتاج

جدول رقم (٥٠)

نسبة تغطية اهم المنتجات المحلية لاجمالي الاستهلاك

٢-المنتجات الصناعية

| | | ١٩٩٨/٩٧ | | | ١٩٩٧/٩٦ | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------------|---------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------------------------|
| نسبة تطور الاستهلاك المحلي | نسبة التطور للاتنتاج المحلي | نسبة التغطية % | الاجمالي الاستهلاك + | النتاج المحلي | نسبة التغطية % | الاجمالي الاستهلاك + | النتاج المحلي | |
| | | | | | | | | <u>الصناعات الغذائية منها :</u> |
| ٠,٨ | ١,١ | ٩٣,٦ | ١٤٤٥ | ١٣٥٣ | ٧٦,٧ | ١٧١٦ | ١٢٣١ | سكر مكرر |
| ١,٢ | ١,٢ | ٩٩,٥ | ١٦٤٦٩ | ١٦٣٨٠ | ٩٨,٤ | ١٣٧٠٢ | ١٣٤٨ | دقيق قمح وتمر و شعير |
| ١,١٢ | ١,٣ | ١٢٤,٣ | ٢١٧١ | ٢٣٢٠ | ١١١,٣ | ٢٣٨٢ | ٧ | ارز مطروب |
| ١,٠٨ | ١,٤ | ١٦٣,٥ | ٤٠ | ٦٥ | ١٦٧,٦ | ٣٧ | ٢٦٥٢ | عصير و فواكهة محفوظة |
| ١,٢ | ١,٣ | ٢١,٩ | ٦٨٥ | ١٥٠ | ٢٠,٦ | ٥٨٣ | ٦٢ | زيت طعام |
| ١,٠٨ | ١,٠٥ | ٩٦,١ | ١٥٤ | ١٤٨ | ٩٨,٦ | ١٤٢ | ١١٧ | معلي صناعي |
| ١,٠٦ | ١,٠٧ | ٨٧,٠ | ٨٣٢ | ٧٢٤ | ٨٦,٥ | ٧٧٩ | ١٤٠ | غرم طازجة |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | <u>صناعة الخزل و النسيج</u> |
| ٠,٨ | ٠,٩ | ١٨٦,٨ | ١٩٠ | ٣٥٥ | ١٥٢,١ | ٢٤٠ | ٣٦٥ | منسج |
| ٠,٩ | ٠,٨ | ١٢٩,١ | ٢١٣ | ٢٧٥ | ١٤٤,٤ | ٢٢٥ | ٣٢٥ | القطن الشعير |
| ١,٢ | ١,٠٦ | ١٩٠,٧ | ١٠٧ | ٢٠٤ | ٢١٩,٣ | ٨٨ | ١٩٣ | غزل القطن |
| | | | | | | | | ملابس جاهزة و كوفرات |
| | | | | | | | | <u>الصناعات الكيماوية منها</u> |
| ١,٠٥ | ١,٠٩ | ٩٤,٧ | ٢٢٨٠٠ | ٢١٦٠٠ | ٩١,٧ | ٢١٥٨٥ | ١٩٨٠ | الاصبغ |
| ١,٠٣ | ١,٠٤ | ١٠٤,٦ | ٧١٤٩ | ٨٣١٥ | ١٠٣,٩ | ٧٢٠٧ | ٠ | اصبغة اروية و لوسفاتيه |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | <u>الصناعات المعدنية منها</u> |
| ١,١ | ١,١٥ | ٨٥,٥ | ٢٨٢٥ | ٢٤١٥ | ٨٢,١ | ٢٥٥٧ | ٢١٠٠ | حديد تصليح |
| ١,٠٦ | ٠,٩ | ٢٠٠,٠ | ٨٥ | ١٧٠ | ٢٢٥,٠ | ٨٠ | ١٨٠ | معدن الالومریم |
| | | | | | | | | <u>الصناعات التعدينية منها</u> |
| ١,١٥ | ١,١٥ | ١٠٠,٠ | ١٤٥٠ | ١٤٥٠ | ١٠٠,٠ | ١٢٦٠ | ١٢٦٠ | خام الفوسفات المركز |
| ١,١٤ | ١,٠٤ | ٢٦,٣ | ١٧١ | ٤٥ | ٢٨,٧ | ١٥٠ | ٤٣ | رجاج مسطح و منقوش |
| | | | | | | | | <u>الصناعات المتعددية منها</u> |
| ١,٠٥ | ١,٢ | ٣٢,٢ | ٢٢٠٨ | ٧١١ | ٢٨,٣ | ٢٦٠٠ | ٥٩٥ | الات غير كهربائية |
| ١,١ | ١,١ | ٥٤,٨ | ٧٣٣٨ | ٤٠١٨ | ٥٣,٥ | ٦٨٠٦ | ٣٦٤٠ | الات كهربائية |
| ٠,٨ | ١,٠٤ | ٩٧,٨ | ٥٤٢٤ | ٥٣٠٧ | ٧٧,٧ | ٦٥١٢ | ٥٠٦١ | وسائل النقل |

نفس مصلو الجدول السابق ر من ١١١ المصودين الاخرين من احساب الباحث.

يتضح مما تقدم إن الريادة المحدودة في الصادرات المصرية التي قد تنجم عن بروتكول السلع لن تكون ذات تأثير كبير على الطلب على السفن التي تنقل هذه النوعيات من البضائع وذلك بالنظر إلى إن التجارة المفقولة بحراً في مصر تنصف بأنها تسير في اتجاه واحد تقريباً One Leg لأن الصادرات تبلغ نحو ثلث الواردات .

كما أن الأسطول الوطني يقوم بنقل نحو ١,٣٦ من الصادرات المصرية المفقولة بحراً منها ٠,٠٧ / على السفن الوطنية المملوكة ، ١,٢٩ % على سفن مستأجرة . على النحو سالف الاشارة اليه.

الخلاصة:

تمثل أهم الصادرات المصرية في البترول، والصادرات الزراعية، الملابس والمنسوجات.

بالنسبة للبترول: فإنه لن يتأثر باتفاقية الجات لكونها لا تشملها، إلا إن تحرير التجارة السلعية يؤدي إلى زيادة الطلب على البترول في حالة زيادة النشاط الاقتصادي نتيجة التحرير.

ومن جهة أخرى فإن بقاء البترول خارج الجات يؤدي إلى إخضاعه للقيود الكمية والتعريفية، كما إن اتفاقية الجات تمارس آثاراً سلبية على الصادرات البترولية كنتيجة لضباب فرصة الاستعانة من المزايا الناتجة من اتفاقية لومبي والنظام العام للتفضيلات.

وتتوقف النتيجة النهائية على مدى قوة الآثار السلبية والإيجابية، ونحفظ على نتائج الدراسات التي تتوقع زيادة الصادرات المصرية من البترول وذلك تأسيساً على توازن الطلب والعرض العالمي وتوقع استمرار ذلك حتى عام ٢٠١٠. لا يقوم الأسطول البحري المصري بنقل صادرات البترول، وإنما يقتصر نشاطه على النقل الساحلي، وبالتالي فلا يوجد تأثير على الطلب على ناقلات البترول في حالة زيادة أو نقص الطلب على البترول كنتيجة للاتفاقية.

إلا أنه تجدر الإشارة إلى إن الناقلات المصرية كلها تجاوزت العمر الافتراضي وبالتالي تحتاج إلى إحلال وتجديد.

بالنسبة للصادرات الزراعية المصرية فقد تعددت القياسات والتوقعات إلا إن الواقع يؤكد إن تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية لن يؤدي إلى زيادة الصادرات الزراعية المصرية، وذلك لأن معظمها يصدر إلى الدول العربية وهي أسواق حرة، أما بالنسبة للصادرات المصرية الزراعية لأوروبا واليابان، فقد يؤدي التحرير إلى زيادتها ولكن بنسب محددة للغاية.

أما المنسوجات والملابس:

فبالرغم من إن الدراسات تتوقع استفادة مصر من اتفاق الملابس والمنسوجات وامكانية زيادة صادراتها بنسبة تصل إلى ٣٦٪، إلا إن الواقع البت عدم صحة هذه التنبؤات وبصفة عامة فإن مصر لن تتمكن من زيادة صادراتها من السلع الصاعية أو الزراعية استنادا إلى إن الاستهلاك المحلي يتزايد بسرعة أكبر من زيادة الناتج، وبالتالي ففي معظم السلع فهو لا يفي باحتياجات السوق المحلي أو في أحسن الأحوال يترك هامش ضئيل للتصدير.

وحيث إن السفن المصرية تعمل بنظام One Leg لزيادة الواردات عن الصادرات، وحيث أنها تقوم بنقل نسبة لا تتعدى ١,٣٩٪ من الصادرات المصرية، وحيث إن احتمالات زيادة الصادرات السلعية المصرية كمنحة للتحرير محدودة، فإن الأثر على الطلب على السفن لأغراض التصدير سيكون محدودا.

ولكن ماذا عن أثر تحرير التجارة السلعية على كمية الواردات المصرية، هذا هو موضوع البحث التالي.

المبحث الثالث

آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الواردات المصرية

تبين في المبحث السابق مدى ضآلة اثر تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الصادرات المصرية، وبالتالي فلن يكون هناك اثر يذكر على النقل البحري المصري، خصوصاً في ظل عدم التوازن التجاري الناجم عن زيادة الواردات السلعية عن الصادرات السلعية وما يترتب عليه من وجود فراغات كبيرة في السفن المصرية من جهة، وقلة وضآلة نسبة ما تحمله تلك السفن من الصادرات المصرية

وحق تكتمل احراء الصورة لأن الامر يتطلب دراسة أثر تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية الواردات المصرية. وهذا ما يستهدفه المبحث الحالى، وسعرض لذلك في النقاط التالية.

- ١ - الأثر على كمية الواردات المصرية من السلع الزراعية.
- ٢ - الأثر على الكميات المستوردة من السلع الاستهلاكية المعمرة
- ٣ - الأثر على كمية الواردات من السلع الوسيطة
- ٤ - الأثر على كمية الواردات المصرية من السلع الاستثمارية.

تتسم الواردات السلعية المصرية بالتزايد المستمر كما تميز بالتركز في عدد من السلع فالتأمل لبيانات الجدول رقم (٤٣)، يلمس التزايد المستمر للواردات السلعية المصرية، إذ تزايدت من ٢٥,٢ مليار جنيه عام ٩٩، حيث بلغت ٥٦ مليار جنيه عام ٩٨، أي بما يزيد عن الضعف خلال سبع سنوات أما من الناحية الكمية فقد تزايدت أيضاً من نحو ١٤,٦ مليون جنيه عام ٩٣ حتى بلغت نحو ٢٦ مليون طن عام ٩٧، أى شارفت على الضعف خلال أربع سنوات فقط^١.

^١ تختلف بيانات الجهاز المركزي للخدمة العامة والإحصاء عن بيانات كل من بنك معلومات النقل البحري - بوزارة النقل البحري، وأيضاً بيانات مركز معلومات شركة النقل البحري، وحيث أن الأرقام الواردة في المصنفين الآخرين تزيد كثيراً عن البيانات الواردة بالمصدر الأول، فقد اعتمدنا على بيانات الجهاز لكونه هو الجهة الرسمية المنوط بها إصدار البيانات وللمقارنة انظر ' ورقة العمل البحري، تقرير إحصائي عن وزارة النقل البحري في الفترة ٨٦/ ٨٧ - ٩٤/ ٩٥، بنك معلومات النقل البحري

أما التركيب السلمي للواردات المصرية فيقسم بالتركز الشديد سواء من الوحيدة النقدية أو الكمية، أما التركيب السلمي للواردات المصرية من الناحية الكمية فيعرضه الجدولين التاليين:

وزارة النقل البحري، النشرة التحليلية، بنك معلومات النقل البحري العدد الرابع، أبريل ٩٨.
شركة النقل البحري، تحليل التجارة الخارجية المصرية، مركز المعلومات، غير منشور.

توزيع المصارف على الفئات (1998 - 1994)

وتطورها خلال الفترة (1994 - 1998)

بالآلاف طن

| السنوات | 1994 | | 1995 | | 1996 | | 1997 | | 1998 | |
|------------------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية | النسبة % | الكمية |
| أحوم وطبوع جديدة | 151 | 0.70% | 113 | 0.53% | 11 | 0.36% | 10 | 0.23% | 108 | 0.78% |
| أصلاك جديدة | 123 | 0.57% | 106 | 0.49% | 47 | 0.18% | 10 | 0.23% | 171 | 0.47% |
| أصلاك | 371 | 1.74% | 271 | 1.30% | 47 | 0.18% | 70 | 0.27% | 141 | 0.37% |
| أصلاك وكرات | 233 | 1.08% | 473 | 2.21% | 783 | 3.11% | 438 | 1.71% | 311 | 1.00% |
| أصلاك | 317 | 1.70% | 1071 | 5.02% | 2271 | 9.03% | 2247 | 8.70% | 341 | 1.19% |
| أصلاك وكرات | 1 | 0.00% | 20 | 0.12% | 71 | 0.28% | 303 | 1.14% | 1504 | 3.97% |
| أصلاك | 870 | 39.91% | 7494 | 34.97% | 7843 | 31.12% | 7480 | 29.13% | 8474 | 22.31% |
| أصلاك | 1510 | 7.01% | 1312 | 6.30% | 1571 | 6.27% | 942 | 3.89% | 2040 | 5.20% |
| أصلاك | 1807 | 8.58% | 1534 | 7.18% | 1881 | 7.41% | 1140 | 4.61% | 1502 | 3.90% |
| أصلاك | 304 | 1.44% | 721 | 3.36% | 784 | 3.11% | 700 | 2.84% | 187 | 1.81% |
| أصلاك | 8004 | 37.06% | 8244 | 38.47% | 9648 | 38.48% | 11129 | 40.29% | 14407 | 31.04% |
| أصلاك | 21097 | 100.00% | 21432 | 100.00% | 25200 | 100.00% | 26171 | 100.00% | 37983 | 100.00% |

يتبين من الجدول الأول : ان سلع الصب الجاف تمثل النسبة العالية للواردات المصرية إذ تراوحت خلال الفترة ٩٤ - ٩٨ ما بين ٥٠ - ٦٠ ٪ من اجمالي كمية الواردات المصرية منها نسبة تتراوح ما بين ٢٢ - ٤٠ ٪ قمح وذرة. أما باقي سلع هذه المجموعة بتدرج تحت مسمى سلع وسيطة أهمها أخشاب وتتراوح نسبتها ما بين (٤ - ٧ ٪) - فحم (٤ - ٩ ٪)، اما الفوسفات وبوكسيت وأسمدة، وكبريت ، أسمت، حديد وصلب وتتراوح نسبتها ما بين (١ - ٣ ٪)، ويضاف إلى مجموعة السلع الوسيطة أيضا الرئيسات الباتية والحياوية والشحوم والتي تتراوح نسبتها من ٣ - ٥ ٪ من اجمالي كمية الواردات المصرية وبذا تبلغ نسبة واردات السلع الوسيطة نحو ربع اجمالي كمية الواردات المصرية.

أما السلع الاستهلاكية غير المعمرة فأهمها السكر، والدقيق ونسبتهما حوالي ٥ - ٦ ٪ من اجمالي كمية الواردات. أما نوعيات البضائع الأخرى فتمثل نسبة تتراوح ما بين ٤٠ - ٥٠ ٪ من اجمالي كمية الواردات المصرية وتمثل في السلع الاستثمارية والتي تتضمن قاطرات عربات آلات حلق ونسج، سيارات نقل البضائع، جرارات مجهزة بكميات رافعة، مصحات سوائل، ضواغط هواء، محركات انفجارية، آلات للحفر والتسوية، أجهزة كهربائية، والسلع الاستهلاكية المعمرة وتشمل سيارات ركوب، وتلفزيونات^١.

ولتحليل اثر اتفاقية الجات على كمية الواردات المصرية ستاؤل آثارها على المجموعات الآتية:

- سلع زراعية (قمح، وذرة، وسكر، وزيت).
- سلع وسيطة.
- سلع استثمارية.
- سلع استهلاكية معمرة.

١ - الأثر على كميات الواردات من السلع الزراعية:

تعددت الدراسات التي حاولت تقدير اثر الاتفاقية على كميات الواردات المصرية من السلع الزراعية، ونشير هنا إلى الدراسات المصرية السابق الإشارة إليها عند تحليل الأثر على كميات الصادرات الزراعية.

^١ رباح/ احمد عبد الله الوكيل وعبد محمد علي ابراهيم ، مرجع سبق ذكره، ص ١٨.

أ - دراسة معهد التخطيط القومي.

باستخدام النموذج الرياضي السابق الإشارة إليه تنبأ هذه الدراسة بانخفاض القمح بنحو ٣٪ سنوياً، أي حوالي ١٥٦٠ ألف طن وذلك تأسيساً على أن زيادة أسعاره عالمياً ستؤدي إلى زيادة الإنتاج المحلي منه بنحو ٦٪، كما سيخفض الاستهلاك المحلي بنسبة -٥,٧٧٪ سنوياً أي بنحو ٧٦ ألف طن سنوياً وذلك خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠).

أما السكر فقد توقعت الدراسة زيادة أسعاره بنحو ٢٨٪ خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠) أي بمعدل ٤,٦٧٪ سنوياً، مما سيؤدي إلى زيادة الإنتاج المحلي بنسبة ٥,٨٪ سنوياً أي حوالي ١٥ ألف طن سنوياً وبالتالي سيكون الأثر سلبي على كمية الواردات من السكر حيث ستانقص سنوياً بمعدل ١,٢٪ أي بنحو ٧,٥ ألف طن سنوياً خلال الفترة المذكورة.

أما الزيوت النباتية فقد توقعت الدراسة ارتفاع أسعارها عالمياً بنسبة تصل إلى ٣٩٪، أي بمعدل ٦,٥ سنوياً خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠)، وبالتالي سيريد الإنتاج المحلي بنحو ٢,٥٪ سنوياً أي بنحو ٨,٥ ألف طن سنوياً.

ونتيجة لارتفاع الأسعار المحلية ستخفض كمية الاستهلاك بنسبة ١,٣٪، أي بنحو ٩,٥ ألف طن وبالرغم من ذلك فإن كمية الواردات المصرية ستزداد بنسبة ٢٪ سنوياً أي بنحو ١١٠ ألف طن سنوياً^١.

ب - دراسة وزارة الزراعة المصرية:

سبق أن ذكرنا أن هذه الدراسة تركز على التراضين أولهما ثبات الكميات مع تزايد السعر، وثانيهما تغير الكميات مع تغير الأسعار، وفي ضوء الافتراض الثاني تتوقع هذه الدراسة تزايد واردات مصر من القمح خلال الفترة (١٩٩٥ - ٢٠٠٠) من ٤,١ مليون طن لتصل إلى ٥,٣ مليون طن، أما السكر فيتوقع أن تقل واردات مصر منه خلال ذات الفترة من ٥,٥٤ مليون طن إلى نحو ٥,٤٨ مليون طن.

أما الزيوت النباتية فقد توقعت الدراسة انخفاض الكمية المستوردة منها من ١٧٢ ألف طن إلى نحو ١٦١ ألف طن خلال ذات الفترة^٢.

^١ معهد التخطيط القومي، اثر التكتلات الاقتصادية على قطاع الزراعة المصرية، مصدر سبق ذكره، ص ٩٢ - ٩٣.

^٢ وزارة الزراعة، مصدر سبق ذكره، ص ٩٦ - ١٠٢.

وعلى ذلك فإن الدراساتين اختلعا في شأن اثر الاتفاقة على واردات مصر من القمح، أحدهما ذهب إلى تجاهها إلى التافص بينما ذهب الأخرى إلى تجاهها إلى التزايد. ولتحليل اثر بروتوكول السلع على واردات مصر من القمح والذرة، يلى أن نشير إلى أن خفض الدعم المحلي، ودعم الصادرات وتحويل القيود الكمية إلى تعريفية جمركية، من شأنه أن يؤدي إلى زيادة أسعار القمح والذرة عالميا وبالتالي تنوع انخفاض الطلب عليهما، وكما أن ارتفاع الأسعار العالية سوف يزيد الإنتاج المحلي من هاتين السلعتين، حيث يشجع دخول المنتجين المحليين مجال إنتاجهما ومن ثم تصافر انخفاض الطلب المحلي مع زيادة الإنتاج المحلي مما يؤدي إلى قلة الكميات المستوردة من القمح والذرة، ألا أنه يجب أن يؤخذ في الاعتبار تزايد الطلب المحلي على القمح والذرة نتيجة الزيادة السكانية مما يؤدي إلى تلاشي الانخفاض في الطلب عليهما تدريجيا^١. وبالتالي لا يتوقع حدوث اثر ملموس في الطلب على ماقولات الحبوب الصلب^٢.

أما بالنسبة للسكر، فقد اتفقت الدراساتان على انخفاض الكميات المستوردة منه ولكن بنسب محدودة للغاية لن تؤثر على النقل البحري.

أما بالنسبة للزيوت النباتية، فبان رغم من اختلاف الدراساتين بشأنها إذ ذهب إحداها إلى زيادة الكمية المستوردة، بينما ذهب الأخرى إلى تراجعها. إلا أن المدى بينهما محدود للغاية (+٢%، -١,٢%)، وبالنظر إلى تواضع الكميات المستوردة فإن هذا المدى لن يؤثر على النقل البحري تأثيرا محسوسا

٣ - الأثر على كميات السلع الاستهلاكية المعمرة المستوردة:

سبق تحليل اثر الاتفاقة على الواردات من السلع الاستهلاكية غير المعمرة (حيث أن معظمها منتجات زراعية) أما السلع الاستهلاكية المعمرة وطبق لبيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء فإن سيارات الركوب تمثل نحو ربع هذه النوعية من السلع، أما أجهزة التلفزيون فتمثل نحو ثلثها وعموما فإن الآثار المتوقعة على الكميات المستوردة ستكون محصلة لتفاعل الأثرين الآتين:

- زيادة الطلب:

^١ قارن : أياك جولدي، ومايلين غير الله، دورة أروجواي والتجارة الدولية في المنتجات الزراعية وآثارها على البلدان العربية، منشور في د. سعيد النجار (محرر) مرجع سبق ذكره، ص ١٦٨.

^٢ تجدر الإشارة إلى أن معظم أسطول ماقولات الصلب الجاف في مصر يحتاج إلى إحلال وتجديد.

وذلك كنتيجة للإنتاج كبير الحجم والتطور التكنولوجي وزيادة المنافسة مما يؤدي إلى خفض التكلفة والأسعار من جهة، وكذا السياسات التسويقية العالمية التي ستحفر الطلب وتزيد من السر المحاكاة.

- انخفاض الطلب:

نتيجة تطبيق النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل، حيث يتوقع أن تقوم بعض الشركات متعددة الجنسية بنقل بعض أنشطتها الإنتاجية إلى مصر، للاستفادة من رخص العمالة، واعتبار منتجاتها منتجات محلية. وبالتالي تعفى من الضرائب الجمركية . الخ. كما هي الحال في العديد من أنواع سيارات الركوب والأجهزة المعمرة. وبالتالي سيقل الطلب على الواردات من السلع الاستهلاكية المعمرة، إلا أن هذا الانخفاض في الطلب على واردات هذه النوعية من السلع سيزيد واردات السلع الوسيطة التي تدخل في إنتاج هذه النوعية من السلع، وبالتالي سيكون الأثر النهائي أما زيادة واردات السلع الاستهلاكية المعمرة تامة الصنع، أو زيادة واردات السلع الوسيطة التي تصنعها وفي هذه الحالة يمكن أن نتوقع زيادة الطلب على سفن البضائع العامة وسفن الحاربات.

٣ - الأثر على كميات السلع الوسيطة:

في ضوء التقسيم الدولي الجديد للعمل، الذي يقوم على التمكك والتكامل الرأسماليين في ذات الوقت للعمليات الإنتاجية - على النحو المشار إليه تفصيلاً في الفصل الأول من الباب الأول- فإنه يتوقع زيادة الواردات من هذه النوعية من السلع، كما يفترض أيضاً زيادة في غمار عمليات تحرير التجارة الدولية وما يترتب عليها من انخفاض الضرائب الجمركية المفروضة عليها محلياً من جهة وانخفاض أسعارها عالمياً نتيجة المنافسة من جهة أخرى. وسيؤدي ذلك إلى زيادة إنتاج السلع النهائية التي يدخل في إنتاجها هذه السلع الوسيطة، كما سيؤدي إلى زيادة الطلب على خدمات سفن البضائع العامة وسفن الحاربات.

٤ - الأثر على كميات السلع الاستثمارية:

يتنازع كميات السلع الاستثمارية المستوردة أتران:

الأثر الأول. اثر سالب:

ويمثل في زيادة أسعار تلك السلع نتيجة تطبيق قواعد اتفاقية حقوق الملكية الفكرية، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة أسعار تلك السلع وبالتالي يؤدي إلى انخفاض الكميات المطلوبة منها.

ويلاحظ أن هذا الأثر يسحب على المسن كسلعة استثمارية وخاصة تلك التي يتم بناؤها في ترسانات الدول المتخلفة، إذ أن هذه الترسانات تقوم بشراء تصميمات السفن من ترسانات الدول المتقدمة والتي تعاني في أثنائها، وتكلفة شراء هذه التصميمات تعتبر تكلفة ثابتة وتمثل نسبة كبيرة من التكلفة الإجمالية للسفينة. وبالطبع فإن تطبيق قواعد اتفاقية حقوق الملكية الفكرية سيؤدي إلى زيادة أسعار هذه التصميمات.

الأثر الثاني: الر موجب :

ويمثل في انخفاض أسعار السلع الاستثمارية الناجم عن الإنتاج كبير الحجم لهذه السلع وبالتالي تخفيض تكلفة إنتاجها من جهة، وزيادة المافسة بين الدول المصدرة لها من جهة أخرى. كما أن زيادة إنتاج السلع النهائية التي تسحبها السلع الرأسمالية المستوردة يتطلب زيادة الطلب عليها.

ويلاحظ أن اتفاقية إجراءات الاستثمار الأجنبية لن يكون لها أثر يذكر على تدفق الاستثمار الأجنبي إلى مصر، وبالتالي على الطلب على السلع الاستثمارية. وذلك نظراً لمعظم القيود المطلوب التخلص منها في هذه الاتفاقية، قد أزيل بالفعل في إطار سعي مصر لتحسين المناخ الاستثماري لجذب الاستثمارات الأجنبية، كما أن برامج الاستقرار والتكيف الهيكلي تكفل بالتخلص من باقي القيود. وبالتالي لا يتوقع أن يكون لهذه الاتفاقية أثر يذكر على كميات السلع الاستثمارية المستوردة.

وعلى ذلك فإن محصلة الأثر الإيجابي والأثر السلبي ستكون ثبات نسبي في أسعار وكميات السلع الاستثمارية المستوردة.

وعلى ذلك فإن الأثر على كمية الواردات يتمثل فيما يلي:

- ثبات طلب القمح والذرة أي ثبات الطلب على حاملات الحبوب الصلب.
- زيادة الطلب على السلع الاستهلاكية المعمرة والسلع الوسيطة، الأمر الذي يعني زيادة الطلب على سمن البضائع العامة وسمن الحاويات.
- ثبات الطلب على السلع الاستثمارية وبالتالي ثبات الطلب على نوعيات السفن التي تنقلها.

ويلاحظ أن السفن المصرية التي تقوم بنقل ما نسبته ٥٦,٢٠٪ من حجم الواردات المصرية المقلوبة بحراً منها ٦,٧٪ على السفن المملوكة، ١٣,٨٦٪ على السفن المستأجرة على النحو الوارد بالجدولين رقمي (٣٤,٣٣) سالف الإشارة إليهما.

كما يلاحظ أن السفن المستأجرة يتوقع زيادة إنجازاتها لزيادة حجم التجارة الدولية مما يترتب عليه آثاراً غير محدودة على التجارة الخارجية المصرية وعلى رفاهية المستهلكين في مصر، حيث غالباً ما يتمكن المستوردين من نقل عبء تلك الزيادة إلى المستهلكين وتحديدًا محدودي الدخل. وذلك بالنظر إلى قلة مرونة طلبهم على السلع الضرورية المستوردة^١.

أي أن الأسطول المصري المملوك والمستأجر ينقل نحو خمس الواردات المصرية فقط، كما أن تركيبة الأسطول المصري تحلو من سمن الحاويات وعلى ذلك فإن الأمر يتطلب ضرورة اتباع سياسات تشغيلية تفعل دور الأسطول المملوك من أهمها ضبط تكاليف التشغيل وتخطيط برامج الصيانة الوقائية للحد من الإصلاح في تروسات أجبية ووضع برامج للإحلال والتجديد، وتفعيل دور اتحادات الناقلين ولشاحين. كما يجب نقل الواردات - على الأقل الحكومية - على سفن مصرية، وهذا يتطلب اشتراط أن تكون الواردات بنظام (FOB)^٢.

كما أنه من الأهمية بمكان تعزيز أسطول النقل البحري المصري بسفن حاويات، في مرحلة أولى نرى أن تكون من الروافد وذلك تجاوباً مع الاتجاه العالمي لتحويلة البضائع وما يترتب عليه من تسهيل الاستفادة من وفورات الحجم وسرعة التداول وتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط، لتحقيق سياسة من الباب إلى الباب From Door To Door Policy .

كما أنه في ضوء الاتجاه نحو إنشاء ميناء شرق بورسعيد كميناء محوري فإن الأمر يستوجب وجود سمن رافدية لنقل الحاويات إلى الموانئ الرافدية.

^١ للموقف على تأثير مرونة الطلب والعرض على نقل عبء الزيادة في التكاليف انظر:

محمد محمد علي إبراهيم، النقل والتجارة، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٥.

^٢ يلاحظ أن معظم السلع المستوردة في إطار برامج المعونة الأمريكية تشترط النقل على سفن أمريكية، وهذا معناه تحميل الدولة لتعريف نقل مرتفعة، بالإضافة إلى التكلفة الاجتماعية المتمثلة في عدم استغلال الطاقة المتاحة بالأسطول الوطني.

الخلاصة:

إن تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية والممثل في خفض الدعم المحلي، ودعم الصادرات وتحويل القيود الكمية إلى تعريفية، سيؤدي إلى زيادة أسعار القمح والذرة عالمياً، وبالتالي سيريد الإنتاج المحلي نتيجة لدخول المنتجين الجدد مجال إنتاجهما، وبالتالي ستقل وارداتهما، وهذا الأثر الموجب إلا أن هذا الأثر سوف يتلاشى نتيجة لزيادة الطلب الناتج عن الزيادة السكانية، على ذلك سيكون الأثر النهائي لثبات الطلب على باقات الحبوب الصلب كما ستخفض الكميات المستوردة من السكر، ولكن بنسبة غير مؤثرة على النقل البحري.

أما واردات الریوت النباتية فقد اختلفت التقديرات بشأنها، حيث تقدر بعض الدراسات اتجاهها للترايد، بينما تنبئ دراسات أخرى إلى أنها سوف تنخفض، إلا أن المدى بين التقديرين محدود وبالتالي فهو غير مؤثر على النقل البحري أيضاً.

أما السلع الوسيطة والسلع المعمرة فيتوقع زيادتها نتيجة لزيادة الطلب عليها في ضوء استراتيجية التفكك الرأسي والتكامل الرأسي والأفقي التي تنبأها الشركات متعددة الجنسية.

أما السلع الاستثمارية فيتأثر بها أثاران:

- أثر سالب، يؤدي إلى خفض وارداتها نتيجة تطبيق قواعد حقوق الملكية الفكرية بما يرفع من أسعارها.
- أثر موجب يؤدي إلى انخفاض أسعارها وبالتالي زيادة وارداتها نتيجة للمساهمة، وبالتالي يتوقع أن يكون الأثر النهائي لثبات في كميات السلع الاستثمارية المستوردة.

وفي ضوء أن الأسطول المصري المملوك والتاجر ينقل فقط نحو خمس البواردات المصرية، فإن الأمر يتطلب استخدام سياسات تشغيلية تمكن من الاستغلال الأمثل لطاقاته المتاحة، وتبنى برامج للإحلال وتجديد سفن الصلب الخاف، والاستثمار في شراء سفن الحاويات على الأقل السفن الرافدية، للاستفادة من وجود ميناء شرق التفريعة الحوري.

المبحث الرابع

آثار تحرير التجارة الدولية في السلع

على

خدمات الموانئ والخدمات المعاونة

وقناة السويس

عرضاً في المبحثين السابقين آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على البضائع المصرية المقولة بحراً الصادر منها والوارد وحتى تكتمل أركان البحث فإن الأمر يتطلب دراسة آثار تحرير التجارة الدولية في السلع على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة وقناة السويس. وبهذا يتحدد هدف هذا المبحث. وتحقيقاً لهذا الهدف سيتناول هذا المبحث ما يلي:

- الأثر على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة.

- الأثر على قناة السويس.

تعرف خدمات الموانئ والخدمات المعاونة بأنها الخدمات المتعلقة بالسفن أو بالبضائع بالماء، وتمثل هذه الخدمات أهمية كبرى لقدرة على توليد قيمة مضافة صافية، كما أنها تلعب عائد مجزى على الاستثمار فيها أكبر من الذي يدره نشاط النقل البحري التقليدي بل أنها يمكن أن تلعب دوراً محمراً في نشاط النقل البحري التقليدي بما يمكنه من قيادة قاطرة التنمية لما لها من آثار تشابهية وتكاملية مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى

وبالرغم من موقع مصر الجغرافي المتميز الذي يؤهلها لتكون مركزاً عالمياً لتأدية مختلف الخدمات للسفن كالتصديقات والشحن والتفريغ والتخزين والإصلاح... إلخ، إلا أنها حتى الآن لم تستفد الاستفادة المثلى من مميزات الموقع، ذلك بالمقارنة بميناء جبل علي بدولة الإمارات العربية المتحدة الذي يضم ١٣٠٠ شركة عالمية تعمل في مختلف الأنشطة الصناعية ويجتوى على ٩٧ رصيفاً بحرياً، ٧,٥ مليون متر مربع كمساحات تخزين، بالإضافة إلى مساحات أخرى لتخزين الحاويات ومخازن للمبردات، كما تقدم خدمات إصلاح حاويات وسفن، بحيث أصبح مركزاً إقليمياً

للتوزيع كما أن سنهاورة تقدم خدمات مختلفة للسفن مثل الترميمات والشحن ولفريغ والتخزين
والحاويات تولد هذه الأنشطة ما يزيد عن 5% من دخلها القومي^٩.

أولاً : الأثر على خدمات الموانئ والخدمات المعاونة:

ويمكن تقسيم خدمات الموانئ والخدمات المعاونة إلى ثلاثة أقسام:

١ - خدمات تتعلق بالسفن:

وتتمثل في الخدمات الآتية:

أ - القطر والإرشاد والرباط والمساعدات الملاحية:

وهذه الخدمات تتعلق بإرشاد السفن لتسهيل دخولها وخروجها إلى ومن الميناء وتزويدها ورباطها
على الرصيف، مما يكفل لها الأمان والسرعة، وفي معظم الموانئ فإن الخدمات القطر والإرشاد
إلزامية، وفي مصر تتولى سلطات الموانئ القيام بهذه الخدمات لقاء تعريفات محددة.

أما عن أثر اتفاقية تحرير التجارة السلعية على هذه الخدمة فيمكن الحديث عن الرين.

الأثر الأول وهو ناجم عن تأثير اتفاقية تحرير التجارة السلعية على كمية التجارة الخارجية
المصرية تصديراً واستيراداً وهذا الأثر سيكون تيحاً صعب تأثيرها على حفر الصادرات السلعية
المصرية - أن لم يكن أثرها تشيظها - أما أثرها على الواردات فينتظر أن تزيد الواردات على النحو
السابق بانه ولكن الأثر سيكون محدوداً، حيث أن تلك الزيادة لن تؤدي إلى زيادة عدد السفن التي
تدور للموانئ المصرية زيادة كبيرة.

أما الأثر الثاني : فيجاء من تأثير اتفاقية تحرير التجارة السلعية على التجارة العالمية، فانه في
حالة التغيرات التي ترى زيادة التجارة السلعية الدولية وبخاص مصر في اجتذاب نصيب يعتد به من
تجارة الترانزيت والاقطومة فإن عدد السفن التي تتردد على الموانئ المصرية سوف يزايد، وبالتالي
سيكون الأثر مواتياً على الموانئ المصرية. إلا أننا نسارع إلى التنبه بأنه إذا ما تم تحرير خدمات النقل
البحري، فإن هذه الخدمة لن تؤدي إلزامياً للسفن المترددة على الموانئ المصرية، كما أن من المحتمل
أن يسمح للأجانب بمنافسة هيئات الموانئ المصرية في تقديم تلك الخدمات، وهو ما يؤدي في حالة

^٩ مجلس الشورى، النقل البحري في مصر: حاضره ومستقبله أثره على التجارة الخارجية المصرية، مرجع سبق

ذكره، ص ٤٥

تحقق ذلك إلى التأثير سلباً على هيئات الموانئ المصرية، بل وربما خروجها من السوق (كلياً أو جزئياً) إذا ما صبح للخطوط الملاحية الاحبية باشاء وإدارة موانئ في مصر

ب - خدمات صيانة وإصلاح السفن^١

وتشمل جميع أنشطة صيانة وإصلاح السفن المترددة على الموانئ المصرية من أعمال الماكينات والكهرباء والسطح والبدن. ويوجد في مصر مجموعة ترسانات لديها قدرات مرتفعة لتحقيق الصيانة والإصلاح للسفن المترددة على الموانئ المصرية وهذه الترسانات تتمثل في:

I - في ميناء الإسكندرية 'توجد ترسانتين'

- ترسانة الإسكندرية: وهي مقامة على مساحة ٣٨ هكتار في منطقة حيوية داخل ميناء الإسكندرية وتتوفر بها إمكانيات الصيانة والإصلاح حيث تصم أحواض تسع حمولات حتى ٨٥ ألف طن، بالإضافة إلى مجموعة من الرقاقات، كما يمكنها بناء سفن عامة حمولة ١٣٠٠ ألف طن، وسفن صب حتى حمولة ٣٨ ألف طن.

- الشركة المصرية الصلاح وبناء السفن وهي لديها قدرات على الإصلاح والصيانة حيث تمتلك حوضاً عائماً ولديها قزاقات وحوض جاف، كما أن لديها قدرة على بناء الوحدات البحرية الصغيرة.

II - ميناء بورسعيد:

توجد به ترسانة تتبع هيئة قناة السويس بور سعيد، ولديها طاقات تمكنها من بناء سفن البضائع العامة ذات الحمولات الصغيرة، حيث أن لها أحواض للإصلاح والبناء بحد أقصى ٢٥ ألف طن.

III - ميناء السويس:

توجد به ترسانة لإصلاح السفن وحفارات البترول، كما يتوفر به حوض حمولة ٥٥ ألف طن. أما عن تأثير اتفاقية تحرير التجارة السلعية على هذه الخدمة فيمكن التمييز بين أثرها على خدمة البناء وخدمة الصيانة والإصلاح.

أ - الأثر على أنشطة البناء:

يمكن توقع زيادة الطلب على خدمة بناء السفن، خاصة وأن العمر الافتراضي لمعظم سفن الأسطول المصري قد تجاوزت العمر الافتراضي، الأمر الذي يصعب موقفها التنافسي، حيث يصعب وفاتها بمتطلبات السلامة الدولية.

^١ المرجع سالف الذكر مباشرة، ص ٥٢.

وبالرغم من وجود هذا الطلب، فإنه من المحتمل عدم استعادة الترسانات الوطنية منه، وذلك لكون هذه الترسانات تعتمد على شراء تصميمات السفن من الترسانات العالمية، ومن المتوقع أن تزيد تكلفة هذه التصميمات في ضوء اتفاقية حقوق الملكية الفكرية، يضاف إلى هذا ما تعانيه الترسانات المحلية من اختلال هيكلها التمويلية. وارتفاع التكلفة الثابتة، وعدم القدرة على المنافسة الدولية لتدنى مستويات الجودة والأداء هذا فضلا عن عدم قدرتها على إجراء عمليات إصلاح وتجديد تمكّنها من المنافسة الدولية فعلى سبيل المثال معظم معدات ترسانة الاسكندرية يرجع إلى سنة ١٩٠٢ باستثناء الحوض الجاف رقم ١ الذي يعود تاريخ إنشاؤه إلى الستينات، كما أن الورش والبسة التحتية في حالة سيئة وبالتالي فإن تشغيلها غير مربح^١

ب - الأثر على أنشطة الصيانة والإصلاح :

إذا صدقت التنبؤات بزيادة حجم التجارة الدولية المقولة بحراً كنتيجة للاتفاقية، الأمر الذي قد يؤدي إلى زيادة الطلب على نشاط الإصلاح والصيانة، ولكن يلاحظ أن هذا التحليل لا يبرى على الترسانات المحلية، لعدم ملائمة أحواض الإصلاح كما وكيفا لوعيات السفن المترددة على الموانئ المصرية، ولعدم توافر التخصصات الدقيقة في تلك الترسانات، وليطء معدلات عمليات إصلاح أجسام السفن، وعمليات الدهان، فضلا عن عدم توافر قطع الغيار الملائمة لعمليات الإصلاح كما تحذر الإشارة إلى هذه العمليات يتم تحريرها في إطار تحرير خدمات النقل البحري حيث يسمح للأجانب بتقديم هذه الخدمات مما سيكون له أثر سلبي على الترسانات الوطنية.

ج - خدمات تموين السفن والتوريدات البحرية:

تتعلق هذه الخدمات بتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والزيوت والمواد الغذائية والمياه.. الخ وبالرغم من كثرة السفن التي تتردد على الموانئ المصرية وقناة السويس إلا أن مصر لم تستفد بعد الاستفادة المناسبة من تقديم هذه الخدمات مما يلائم موقعها فعلى سبيل المثال فإن أسعار طن المازوت والموالار في الموانئ المصرية غير تنافسي على النحو الموضح بالجدول رقم (٥٥)، وبالتالي فإنه حتى يفرض زيادة عدد السفن المترددة على قناة السويس والموانئ المصرية، كأثر مباشر لاتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع، فإن ذلك شرطا ضروريا لزيادة الطلب على خدمات تموين السفن والتوريدات البحرية المصرية، ولكنه ليس شرطا كافيا فلا بد من الأخذ في الاعتبار جودة السلع والخدمات المقدمة، ومدى ملائمة أسعار، ومراعاة ظروف المنافسة مع الموانئ الأخرى وتوافر

¹ Dock & Harbour Authority , World Survey of Port Projects: Volume 79, No.89, January, February, 1999.

الخبرات التسويقية فإذا ما روعيت هذه الاعتبارات فأنها يمكن أن تكون من عوامل جذب السفن إلى الموانئ المصرية

مع ملاحظة احتمالات المنافسة الأجنبية في هذا النشاط من داخل الموانئ المصرية، في حالة تحرير خدمات النقل البحري والسماح للأجانب بممارسة هذا النشاط.

جدول رقم (٥٣)

بيان مقارن بأسعار الوقود في بعض موانئ البحر المتوسط

دولار

| الموانئ | الكمية بالطن | متوسط أسعار الطن | |
|-----------|--------------|------------------|-------|
| | | مازوت | سولار |
| مصر | ٢٧١٤٠٠٠ | ١٠٦ | ٢٠٧ |
| روتterdam | ٩٠٠٠٠٠٠ | ١٠١ | ١٧٤ |
| القوجيرة | ٧٠٠٠٠٠٠ | ١٠٦ | ٢١٥ |
| سفالورة | ١٤٠٠٠٠٠٠ | ١٠٥ | ١٨٩ |

المصدر مجلس الشورى، النقل البحري المصري؛ حاضره ومستقبله وأثره على التجارة الخارجية المصرية، ص ٥٩

٣ - خدمات تؤدي للبضائع :

وتتمثل هذه الخدمات في الشحن والتفريغ، والتخزين، وهذه الأنشطة تتأثر باتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع ولكن يمكن التمييز بين اثنتين:

أ - الأثر الناجم عن التجارة الخارجية المصرية:

وهذا الأثر محدود للغاية لصعف اثر الاتفاقية على الصادرات ومحدودية أثرها على الواردات.

ب - الأثر الناجم عن التجارة العالمية:

ويتوقف هذا الأثر على قدرة السياسات الوطنية على اجتذاب تجارة الترانزيت والاقطمة، في ظل زيادة التجارة الدولية بتأثير الاتفاقية إذ يؤدي إلى ذلك مع زيادة الطلب على خدمات الشحن والتفريغ، وبصفة خاصة شحن وتفريغ الحاويات، وكذا زيادة الطلب على خدمات التخزين. ويلاحظ أن نصيب مصر من تجارة الحاويات الترانزيت متواضع على الرغم من وجود ثلاث موانئ مجهزة لاستقبال الحاويات، بل أن نصيبها في تراجع مستمر خلال السنوات الثلاثة الماضية والتي شهدت

بداية سريان اتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع والأغرب من ذلك انه لم تدخل الموانئ المصرية، سفينة حاويات Mother ship أي انه لا يوجد من بين مشغلي الخطوط الملاحية من ينظر إلى أي من الموانئ المصرية كموانئ بحورية، بل في نظرهم كموانئ واقعية على النحو السابق بيانه في البحث الثالث من الباب الاول

٣ - خدمات تؤدي للسفن والبضائع معا:

وتشمل خدمات الوكالة الملاحية، ووكلاء الشحن، والنقل البري.

أ - خدمات الوكالة الملاحية ويقصد بخدمات الوكالة الملاحية قيام الوكيل بكافة الأعمال المرتبطة بالسفينة والبضائع المقلية.

والأثر المتوقع من تحرير التجارة الدولية في السلع على هذا النشاط، هو زيادة الطلب على هذه الخدمة كنتيجة لزيادة عدد السفن المترددة على الموانئ المصرية بافتراض النجاح في اجتذاب سفن الترانزيت، مع مراعاة أن تطور الوكيل دورة بحث يتمكن من مواكبة التطورات في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط، الأمر الذي يتطلب قيامه بمزاولة أنشطة متمهدة النقل الدولي متعدد الوسائط من غير مالكي السفن مع ملاحظة أن السماح بفناء مودى الخدمة الأجانب للسوق المصري سيؤثر سلباً على مودىها المحليين

ب - خدمات وكلاء الشحن:

يقوم وكلاء الشحن بترتيب حجز الفراغات على السفن لشحن البضائع، ويتطلب ذلك اتصالات بالشاحنين وملاك ومشغلي السفن، للوصول إلى أفضل شروط نقل سواء من حيث التعريف أو الالتزام بتوقيات الشحن والتسليم. وهذا الدور هام بالنسبة للشاحنين أو مشغلي السفن فبالنسبة للشاحنين يقوم وكلاء الشحن بتجميع البضائع ومن خلال خبراتهم يستطيعون الدخول بها في أسواق الشحن والحصول على أقل تعريفات وأفضل شروط نقل أما بالنسبة لملاك السفن فإن وكلاء الشحن يلعبون دوراً حيوياً في المعاونة في ملأ فراغات السفن. كما يتزايد دورهم في ظل تطور النقل الدولي متعدد الوسائط ولمواجهة تكتلات ملاك السفن وتحالفاتهم فإن وكلاء الشحن أيضاً يتجهون إلى التكتل والاندماج والتحالف.

والأثر المتوقع على تحرير التجارة السلعة الدولية على هذه الخدمات مماثل للأثر على التوكيلات الملاحية.

وبلاحظ أن معظم هذه الخدمات كانت تؤدي في إطار القطاع العام إلا أنه في إطار سياسة الاستقرار والتكيف الهيكلي، فقد تم تحرير عالية هذه الأنشطة داخلياً، حيث سمح لقطاع الخاص المصري بمزاولة هذه الأنشطة بموجب القانون رقم ٩ لسنة ١٩٩٨، الذي موجه حصل عدد ضخم من الشركات على تراخيص مزاولة أنشطة خدمات الموانئ والخدمات المساعدة خلال فترة وجيزة من مايو ٩٨ وحتى يناير ٩٩ بياناً كالتالي:

جدول رقم (٥٤)

بيان بالشركات الخاصة المصرية التي حصلت على تراخيص

مزاولة أنشطة خدمات الموانئ والخدمات المساعدة خلال

الفترة من مايو ٩٨ حتى يناير ٩٩

| نوع النشاط | العدد |
|--|-------------------------|
| أعمال الوكالة الملاحية | ١٣٧ شركة. |
| أعمال الشحن والتفريغ الآلي للنحوب | ١٤ شركة. |
| أعمال الشحن والتفريغ الآلي للصانع العامة | ١٤ شركة. |
| أعمال التخزين والمستودعات | ٣ شركات. |
| نشاط الحاويات | ٧ شركات. |
| أعمال الأشغال البحرية | ٢٢٩ شركة. |
| أعمال تموينات السفن | ٣٣٩ شركة ^١ . |
| الإجمالي | ٧٣٥ شركة. |

المصدر: مجلس الشورى، العمل البحري المصري، حاضره ومسطبه وأثره على التجارة الخارجية المصرية، ص ٥١.

وهكذا يتضح ضخامة عدد الشركات الخاصة المحلية المتصارعة على تأدية هذه الخدمات مما يجعل قطاع الخدمات المساعدة للنقل البحري قطاعاً مفتوحاً في الوقت الذي يتجه فيه المنافسون الأجانب إلى التكتل والاندماج أو على الأقل التحالف، الأمر الذي يولد قناعات بأن القطاع الخاص المصري لن يقوى على مواجهة المنافسة الأجنبية حال تحرير هذه الخدمات وتزداد هذه القناعة ترسخاً إذا أخذنا في الاعتبار تفوق المنافسين الأجانب في الجوانب الإدارية والمالية والتكنولوجية. وفي هذا ما يدعو إلى ضرورة إعادة تنظيم هذه الأنشطة قبل فتحها للمنافسة

^١ مجلس الشورى، مرجع سبق ذكره، ص ٦٥.

الخارجية وقبل ان ينهى هذا البحث نعرض في عجالة لأثر تحرير التجارة الدولية في السلع على قناة السويس وذلك على النحو الآتي.

ثانيا : اثر الاتفاقية على قناة السويس:

تشهد حركة الملاحة في قناة السويس تراجعا منذ عام ١٩٩٠ سواء في عدد السفن أو الحمولات. كما تغير هيكل حركة الملاحة خلال الفترة من ٩٠ - ٩٨، وقد انعكس ذلك على إيرادات رسوم المرور في قناة السويس فقد استمر الاتجاه العام في أعداد ناقلات البترول التي مرت من قناة السويس خلال الفترة (٩٠ - ٩٨) صوب الانحوط بحيث أصبح عدد ناقلات البترول التي مرت من قناة السويس عام ٩٨ تمثل نحو ٥٨٪ من عددها عام ١٩٩٠.

ولم يقتصر الأمر على عدد ناقلات البترول، بل أن الاتجاه العام الدولي شمل أيضا محمولات الناقلات المارة بالقناة. حتى بلغت حمولات الناقلات المارة بقناة السويس عام ١٩٩٨ نحو ٥٧٪ من الحمولات التي عبرت عام ١٩٩٠ وبعد أن كانت حمولات البترول التي تستخدم قناة السويس تمثل نحو ٩٪ من إجمالي الحمولات البترولية العالمية عام ١٩٩٠، أصبحت تمثل ٤١٪ فقط عام ١٩٩٨، بل أنها بلغت ٣,٧٪ عام ١٩٩٧.

أما بالنسبة لباقي نوعيات السفن، فقد كان الاتجاه العام لاعداد السفن التي عبرت القناة نزوليا خلال ذات الفترة وان كان بدرجة اقل من أعداد الناقلات إذ انخفضت أعدادها بنسبة ١٨,٩٪. أما حمولات فلم تنخفض بل زادت وان كانت معدل انخفاض ١٧,٧٪ أي متوسط اقل من ٢٪ سويا ومع ذلك فقد تدهور نصيبها النسبي من الحمولات العالمية السنوي استخدمتها كمعبر، من ٦,٣٪ في بداية الفترة إلى ٥,٧٪ عام ١٩٩٧ وذلك على النحو المفصل في الجدول رقم (٥٥)

جدول رقم (٥٥)

تطور حركة الملاحة في قناة السويس

(الخمولة بالمليون طن)

| السفن الأخرى | | | | | | نقلات البترول | | | | | | البيان |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| (١) | (٢) | (٣) | (٤) | (٥) | (٦) | (٧) | (٨) | (٩) | (١٠) | (١١) | (١٢) | (١٣) |
| سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة | سنة |
| ١٩٩٧ | ١٩٩٨ | ١٩٩٩ | ٢٠٠٠ | ٢٠٠١ | ٢٠٠٢ | ٢٠٠٣ | ٢٠٠٤ | ٢٠٠٥ | ٢٠٠٦ | ٢٠٠٧ | ٢٠٠٨ | ٢٠٠٩ |
| ٦,٣ | ٣٩٧٧ | - | ٢٥١,٦ | - | ١٣٩٨٢ | ٩ | ١٧٥٥ | - | ١٥٨,٦ | - | ٣٦٨٢ | ٨٩ |
| ٦,٦ | ٤١١٠ | ١٠٢,٢ | ٢٦٩,٨ | ١٠٥,٧ | ١,٧٧٧ | ٨,٨ | ١٧٩٠ | ٩٨,٩ | ١٥٨,٦ | ٩٦,٤ | ٣٥٤٩ | ٩١ |
| ٦ | ٤٢٢١ | ٩٣,٢ | ٢٥٩,٧ | ٩١,٢ | ١٣٤٧٦ | ٦,٣ | ١٨٦٠ | ٧٥,٣ | ١١٨,١ | ٨٨,٨ | ٣١٥٣ | ٩٢ |
| ٦ | ٤٣٣٩ | ١٠٢,٨ | ٢٥٨,٧ | ١٠٤,٨ | ١٤١٢٤ | ٧,١ | ١٩٤٥ | ١١٦,٨ | ١٣٧,٩ | ١٠١,٣ | ٣١٩٣ | ٩٣ |
| ٥,٢ | ٤٥٠٦ | ٩٩,٥ | ٢٥٢,٣ | ٩٦,٦ | ١٣٦٤٠ | ٥,٢ | ٢٠٠٧ | ٧٧,٧ | ١٠٧,٢ | ٤٥,٥ | ٢٧٣٠ | ٩٤ |
| ٥,٦ | ٤٦٨٧ | ١٠٢,٤ | ٢٦٣,٤ | ٩٢,٢ | ١٢٥٧٨ | ٤,٧ | ٢٠٤٩ | ٩٠,٤ | ٩٦,٩ | ٩٠,٦ | ٢٤٧٣ | ٩٥ |
| ٥,١ | ٤٨٥٩ | ١٠٤,١ | ٢٧٤,١ | ٩٨,٨ | ١٢٤٢٢ | ٣,٨ | ٢١٢٧ | ٨٣,٥ | ٨٠,٩ | ٩٢,٤ | ٢٣٠٩ | ٩٦ |
| ٥,٢ | ٥٧٤ | ١٠٦,١ | ٢٩٠,٧ | ٩٨ | ١٢١٧٥ | ٣,٦ | ٢١٧٢ | ٩٦,٤ | ٧٨ | ٩٧,٧ | ٢٢٥٥ | ٩٧ |
| - | - | ١٠١,٩ | ٢٩٦,١ | ٩٣,١ | ١١٣٣٧ | ٤,١ | ٢١٨١ | ١١٥,٤ | ٩٠ | ٩٤,٧ | ٢١٢٥ | ٩٨ |

المصدر

- حركة الملاحة في قناة السويس مصدرها أعمدة أرقام (١٠,٨,٤,٢)، هيئة قناة السويس، نقلا عن البنك

الإعلاني المصري، البشيرة الاقتصادية العدد الثاني المجلد الثاني والخمسون، ١٩٩٩، ص ١٢١.

- مصدر العمود رقم (٦) :

UNCTAD , Review of Maritime Transport 1998, OP.Cit,Table No.,3,P 7.

- مصدر العمود رقم (١٢) :

Institute of Shipping & Logistics ,World Maritime Transport Report (Bremam : ISL

- Table , 210101 P.113. , 1998, باقي الأعمدة احتسبها الباحث.

- يلاحظ أن الزيادة في عامي ١٩٩٠ - ١٩٩١ تعود إلى حرب الخليج

ويلاحظ أن هناك اتجاه مستمر إلى انخفاض المتوسط اليومي لعدد السفن حيث أنه أصبح

حوالي ٣٦,٩ سفينة عام ١٩٩٨ في حين أنه كان حوالي ٦١,٨ سفينة عام ١٩٨٢ كما أن هناك

اتجاه لزيادة متوسط حولة السفن العابرة نتيجة للاتجاه نحو إحلال السفن الكبيرة محل السفن

الأصغر حجماً^١.

ولم يقتصر الأمر على تراجع أعداد السفن التي عبرت قناة السويس وحولتها خلال الفترة

المذكورة، بل يمكن رصد التغير في هيكل الحركة كما يتضح من الجدول الآتي:

^١ المرجع سالف الذكر مباشرة ، ص ١٨

جدول رقم (٥٦)
تطور هيكل حركة السفن في قناة السويس
ما بين عامي ١٩٩٠ - ١٩٩٨

(الحمولة بالآلاف طن)

| النسبة نوعيات السفن | ١٩٩٠ | | | | ١٩٩٨ | | | |
|------------------------|-------|------|---------|------|-------|------|---------|------|
| | العدد | (%) | الحمولة | (%) | العدد | (%) | الحمولة | (%) |
| ناقلات بترول | ٢٦٨٢ | ٢٠,٨ | ١٥٨,٦ | ٢٨,٦ | ٢١٣٥ | ١٥,٨ | ٩٠ | ٢٣,٣ |
| سفن حاربات | ٣٠٧٧ | ١٧,٤ | ٨٣٤ | ٢٠,٣ | ٤٠٤٩ | ٣٠,١ | ١٥٤,١ | ٣٩,٩ |
| سفن البضائع العامة | ٤٤٤٤ | ٢٥,٢ | ٣٧,٥ | ٩,١ | ٢٥٣٦ | ١٨,٨ | ٢١,٢ | ٥,٥ |
| سفن أخرى | ٦٤٦١ | ٣٦,٦ | ١٣١,٨ | ٣٢ | ٤٧٥٢ | ٣٥,٣ | ١٢٠,٨ | ٣١,٣ |
| إجمالي | ١٧٦٦٤ | ١٠٠ | ٤١١,٣ | ١٠٠ | ١٣٤٧٢ | ١٠٠ | ٣٨٦,١ | ١٠٠ |

المصدر :-

- الأوراق البحثية الخاصة بمؤتمر "شرق الغربية : جغرافيا، اقتصاديا، بحريا"، الجمعية البحرية المصرية، الجمعية الجغرافية المصرية، والمعرون، بورسعيد، ٢٢ - ٢٣ سبتمبر ١٩٩٨
- نشرة قناة السويس، ديسمبر ١٩٩٨ نقلا عن - البنك الاهلي المصري، مشروع تنمية شرفي بورسعيد النشرة الاقتصادية العدد الأول المجلد الثاني والخمسون، ١٩٩٩، ص ٣٠.

ويتبين من الجدول السابق تراجع أعداد حمولات ناقلات البترول خلال الفترة، وكذلك سفن البضائع العامة في حين زادت أعداد وحمولات سفن الحاويات.

ويرجع سبب تراجع أعداد وحمولات ناقلات البترول إلى ما تواجهه قناة السويس من منافسة قوية من قبل خطوط أنابيب البترول والغاز أو من الطرق البديلة، أما التراجع في أعداد وحمولات سفن البضائع العامة وما يقابله من زيادة في أعداد وحمولات سفن الحاويات فيرجع إلى الاتجاه المتزايد نحو التحويلة أما النوعيات الأخرى من السفن لتشمل لسناقلات الصب الجاف والناقلات المشتركة وسفن الدرجة ونقلات البارات ومسفن الركاب والسفن الحربية وأخرى. فبالنسبة لناقلات الصب الجاف فقد تذبذبت أعدادها خلال الفترة المذكورة حيث كانت ٢٩٥٩ سفينة عام ٩٠ ثم تزايدت إلى ٣٣٢٩ سفينة عام ٩٣ ثم تناقصت أعدادها في عام ٩٧ إلى

٢٩٩٤ سفينة بينما زادت حولتها من نحو ٦٠ مليون طن إلى نحو ٧٣ مليون طن بزيادة نسبتها نحو ٢١,٦٪ وذلك بسبب التحفيزات التي منحها هيئة قناة السويس لجذب سفن الرحلات الطويلة والتي لا تحقق وفرا بالمقارنة بالطرق البديلة في حين تناقصت باقي البويعات الأخرى عدداً وحولات^١. وقد انعكس ذلك على تراجع إيرادات قناة السويس خلال الفترة وذلك على النحو المبين في الجدول التالي:

جدول رقم (٥٧)

تطور إيرادات قناة السويس

خلال الفترة ٩٠ - ٩٨

(القيمة بالمليون جنيه)

| السنة | رسوم المرور | نسبة التغير |
|-------|-------------|-------------|
| ١٩٩١ | ٥٧٠٧,٩ | |
| ١٩٩٢ | ٦١٨٧,٨ | ٨ |
| ١٩٩٣ | ٦٦٢٨,٤ | ٧ |
| ١٩٩٤ | ٦٩٩٨,١ | ٥ |
| ١٩٩٥ | ٦٦٩٣,٢ | ٥- |
| ١٩٩٦ | ٦٣٨٢,١ | ٥- |
| ١٩٩٧ | ٦٠٧٣,٦ | ٥- |
| ١٩٩٨ | ٦٠٢٤,٧ | ١- |

- المصدر هيئة قناة السويس، نقلاً عن: البنك الاهلي المصري، النشر الاقتصادي العدد الثاني المجلد الثاني والخمسون، ١٩٩٩، ص ١٢١

فبالرغم من أن هذه الرسوم محسوبة بالجنيه المصري، الأمر الذي يعنى زيادتها مع الزيادة المستمرة في أسعار الصرف، إلا أنها مالت للانخفاض خلال السنوات الأخيرة ويرجع ذلك إلى زيادة المنافسة التي تواجه قناة السويس.

^١ مجلس الشورى، التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة عن النقل البحري في مصر، حاضره ومستقبله أثره على التجارة الخارجية المصرية، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٥.

ولا تقتصر المنافسة التي تواجه قناة السويس على خطوط أنابيب البترول والغاز والطرق البديلة، بل هناك العديد من الدول التي تسعى لاستقطاب تجارة الترانزيت من خلال تطوير الموانئ القائمة أو إنشاء موانئ محورية لجذب تجارة الترانزيت بعيداً عن قناة السويس.

وبالرغم من الجهود الكبيرة المبذولة للحد من هذه المنافسة والتي تتمثل في تعميق المسر الملاحي ليصل إلى ٧٢ قدماً بدلاً من ٥٨ قدماً وعرض ١٦٤ قدماً ليسمح بمرور الأجيال المستقبلية من سفن الحاويات وناقلات الصب ذات البدن المزدوج التي تتراوح أقصى حمولة مائكة لها ما بين ٣٠٠ - ٣٥٠ ألف طن من عبور القناة، وذلك لزيادة الطاقة الاستيعابية للقناة، وفي ذات الوقت تنفيذ مشروعات لزيادة الطاقة التصريفية للقناة والتي تتمثل في زيادة سرعة السحب العابرة، وزيادة أطوال الاجراء المزدوجة من القناة وتعدد القوافل^١ هذا بالإضافة إلى مشروعات تأمين سلامة الملاحة في القناة^٢. فضلاً عن التخفيضات المتتالية في رسوم المرور، وبالرغم من كل ذلك فالمنافسة مازالت عاتية.

يتضح مما تقدم أن اتفاقية الجات وإن لم تحث في زيادة حجم التبادل التجاري الدولي فلأن هذا ليس معناه زيادة حركة الملاحة في القناة بنفس النسبة، فقد لا تؤدي الزيادة في التبادل الدولي إلى زيادة في الحركة، وذلك تأسيساً على أن سبب تراجع الحركة في القناة أعداداً وحولات ليس مرده نقص حجم التبادل الدولي وإنما لظروف المنافسة والتحديات الدولية التي تواجهها القناة، والتي تتمثل في التطور التكنولوجي السريع في صناعة النقل البحري وبما يغلب التكنولوجيا

^١ لمزيد من التفاصيل، انظر مجلس الشورى، التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة عن النقل البحري في مصر حاضره ومستقبله أثره على التجارة الخارجية المصرية، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٦ - ١٥٩

^٢ يقصد بالطاقة الاستيعابية للقناة، مقدرتها على استقبال سفن من أحجام معينة وتقاس بمساحة القطاع المائي للقناة والقطاع المائي للسفينة العابرة والطاقة الاستيعابية الحالية للقناة تسمح باستيعاب ٥٥٪ من ناقلات النفط، ٩٧٪ من حاملات الصب الجاف، ١٠٠٪ من باقي أنواع السفن، أما الطاقة التصريفية يقصد بها عند المسفح التي يمكنها عبور القناة خلال فترة زمنية معينة (يوم كامل) وتبلغ نحو ٨٤ سفينة يومياً، وحيث أن عدد السفن التي تعبر القناة انخفضت إلى حوالي ٤٠ سفينة يومياً فإن الطاقة التصريفية الحالية ملائمة، ومع ذلك تحاول هيئة القناة زيادتها لتفصيل زس العبور، انظر في ذلك، د. عبد التواب حجاج، محمود أحمد ورق، الانخفاضات المستقبلية في صناعة النقل البحري ما قد يكون ٥ الذي نظمه مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري وميناء هامبورج بالاسكندرية، في الفترة من ٩ - ١١ نوفمبر ١٩٩٧، ص ٩ - ١٤.

على الجغرافيا والتغير في أنماط التجارة لدولية في إطار التقسيم الدولي الجديد للعمل وما يتضمنه من سياسات إنتاج جديدة تقلل تكلفة النقل، وتحد من استخدام المواد الخام التقليدية، بالإضافة إلى تعدد الجهات المنافسة للقناة فخطوط الأنابيب تنافسها في البترول والغاز الطبيعي وطريق رأس الرجاء الصالح ينافسها في مرور الناقلات العملاقة وخط سيبيريا ينافسها في نقل الحاويات بين الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا، وكما ظهر القطب الشمالي كمنافس محتمل لمرور السفن بين الشرق الأقصى وشمال غرب أوروبا والطرق البرية المشاة في إطار اتفاقية السلام ستنافسها كحلقة في سلسلة النقل الدولي متعدد الوسائط.

كما أن الشركات متعددة الجنسية من جهة والتكتلات الإقليمية من جهة، وزيادة الدماح اقتصاديات دول أوروبا الشرقية مع اقتصاديات دول غرب أوروبا من جهة ثالثة وتوسع تجارة دول الخليج العربي مع دول جنوب شرق آسيا من جهة رابعة، سيؤثر سلباً على حجم التجارة الدولية العابرة للقناة^١.

وبالتالي فإن استعادة وضع قناة السويس على خريطة الملاحة الدولية يتطلب سياسات تدعم مركزها التنافسي، مثل

- عقد ترتيبات ولاء مع كبار العملاء
- فرض الرسوم على أساس مبررات عرض وطلب السلع المارة بالقناة.
- استخدام أساليب تسعير مرنة، أخيراً في الاعتبار أن التكاليف الثابتة لقناة السويس تقترب من الصفر، وعلى ذلك يمكن التسعير على أساس التكاليف للتغذية مضاف إليها هامش ربح مناسب، إذ انضمت ظروف المنافسة الدولية ذلك .
- التسابق مع خط أنابيب سوميد باعتباره مشروعاً مكمل وليس منافساً لقناة السويس .
- التسابق مع ميثاق بورسعيد ودمياط، والظر في احتساب فترة تراكب السفن بحدين المائتين من زمن القافلة.

^١ نفس المصدر سالف الذكر ، ص ١٥٩ - ١٦٠

الخلاصة

يمكن تقسيم خدمات الموانئ والخدمات المعاونة إلى :

١ - خدمات تؤدي بالسفن منها :

أ - خدمات الفطر والإرشاد والرباط والمساعدات الملاحية .

وهذه الخدمات تتأثر باتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع من زاويتين:

الأولى الأثر المترتب على اتفاقية تحرير التجارة الدولية في السلع على كمية التجارة الخارجية المصرية تصديراً واستيراداً ، وهذا الأثر سيكون محدوداً لأن التحرير لن يملح في زيادة كمية التجارة الخارجية المقولة بحراً بشكل يؤدي إلى زيادة السفن للتردد على الموانئ المصرية زيادة يعتد بها .

الثانية قد يؤدي إلى زيادة سفن الترانزيت والاقطرمة ، وبالتالي فإن الأثر سيكون مواتياً .

ب - خدمات البناء والإصلاح :

يتوقع زيادة الطلب على أنشطة البناء ، كنتيجة للإحلال والتجديد ، ولن يتوقع عدم الاستفادة الترميمات المحلية منه. أما نشاط الإصلاح ، فإن أحواضها ومعداتها وحالتها الفنية وأسعار خدماتها غير جاذبة ، وبالتالي فلي تستفيد أو ستكون استفادتها محدودة .

ج - خدمات التموينات و التوريدات .

يتطلب الاستفادة من الفرص التي تنحيزها الاتفاقية الاهتمام بحودة السلع والخدمات المقدمة وملائمة أسعارها وتوافر الخيارات التسويقية التي تمكن من المنافسة .

٢ - خدمات تؤدي للبضائع

مثل الشحن والتفريغ والتحرين ، وأمكانيات الاستفادة منها محدودة وتوقف على قدرة السياسات الوطنية على اجتذاب تجارة الترانزيت والاقطرمة .

٣ - خدمات تؤدي للسفن والبضائع معا

أ - خدمات الوكالة الملاحية

للاستفادة منها لابد من تطوير دور الوكلاء ، وقد يؤدي السماح للأحزاب بتأدية هذه الخدمات
الى التأثير سلبا على موردى الخدمة الوطنيين •

ب - خدمات وكلاء الشحن

نفس الأثر السابق

أما الأثر على قناة السويس يتوقعه أثر الاتفاقية عليها على ظروف المنافسة الدولية والسياسات
التي يمكن بها دعم مركز القناة التنافس •

الخاتمة

نتائج البحث وتوصياته

أولاً : نتائج البحث:

انتهى البحث إلى النتائج الآتية:

- ١ - تسعى الشركات متعددة الجنسية إلى عوالة الإنتاج واسواق المنتجات ورأس المال بهدف تعظيم أرباحها وتأكيد هيمنتها على النشاط الاقتصادي، متوسلة في ذلك بمحركات الثورة التكنولوجية، وفي إطار تقسيم دولي جديد للعمل.
- ٢ - بالرغم من أن العوالة تقوم على اندماج الاسواق العالمية إلا إنها تبقى على موق العمل في حالة تحررة وانقسام.
- ٣ - ستفضي عمليات العوالة إلى تكريس مصالح الدول المتقدمة، وتهميش الدول المتخلفة، وتعميق تخلفها.
- ٤ - تعمل التكتلات الاقتصادية، وتراجع دور الدولة القومية، وعدم وجود تنظيمات تقود الاقتصاد العالمي على تقويض العوالة.
- ٥ - توجد علاقة دائرية بين الشركات متعددة الجنسية والثورة التكنولوجية فتلج الشركات تمول عمليات البحث والتطوير، وتستفيد من نتائجه، فتزيد أرباحها، وبالتالي تريد قدرتها على تمويل البحث والتطوير.
- ٦ - تنسم الشركات متعددة الجنسية بالتركز في الدول المتقدمة، كما إنها تميل إلى التركيز والاحتكار من خلال عمليات الاندماج والسيطرة والتحالف والكونسورثيا.
- ٧ - طورت الشركات متعددة الجنسية التقسيم الدولي للعمل، فبعد أن كان التقسيم التقليدي يقوم على تخصص الدول المتقدمة في إنتاج وتصدير السلع الصناعية، وتخصص الدول المتخلفة في إنتاج وتصدير المواد الأولية، أصبح النمط الجديد للتقسيم الدولي للعمل يتمثل في تجزئة العملية الإنتاجية لانتاج سلعة بين عدة دول، ونقل بعض الصاعات إلى دول أخرى، مع استمرار التحكم في شروط تحديد الإنتاج، والمتمثلة في التحكم في إنتاج الغذاء وتصديره عالمياً، وذلك من خلال عمليات

التفكك الرأسى ولتكامل أفقياً ورأسياً على المستوى العالمى، وإعادة توطيد الصاعات القائمة مع احتكار الدول المتقدمة لتصدير السلع الغذائية، كما تبين أن نظريات التجارة الخارجية إن هي إلا محاولات لتبرير أنماط التقسيم الدولى للعمل.

٨ - هناك اتجاه متزايد نحو تحوئة الصانع المقلولة بحراً، ليسهل تداولها والاستفادة من وفورات الحجم، قد مارس هذا الاتجاه آثاره على كل من أنماط الإنتاج والتسويق والنقل، حيث ظهر النقل متعدد الوسائط لتحقيق التكامل بين مختلف وسائط النقل بهدف خفض التكلفة، كما أمكن تطبيق مفهوم اللوجيستيات والتزامن المحكم JIT لتخفيض تكاليف المخزون، وإدارة تدفق السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة تدفق المواد الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي بما يحقق رضا العميل وزيادة ربحية المنتج.

٩ - هناك اتجاه للتركز والاحتكار في ملكية أسطول النقل البحري العالمى سواء على مستوى الدول أو على مستوى الشركات.

فعلى مستوى الدول - تسيطر أكبر خمس وثلاثون دولة بحرية على نحو ٩٤٪ من إجمالي الحمولة الساكنة للأسطول العالمى كما تسيطر سبعة عشر دولة متقدمة على ثلثي الحمولة الساكنة العالمية. ونتيج تلك الدول سلبين للسيطرة على النقل البحري العالمى

٥٢٠٤١٥

- وضع موانع للدخول للصناعة.

- اتباع سياسات تحد من ظاهرة التسجيل المفتوح.

أما على مستوى الشركات، فأما تنحى نحو التركيز من خلال عمليات الاندماج والبطرة والتحالف والكوسوريات والتأثيرات الملاحية ونتيجة لذلك فقد أمكن الاستعانة من وفورات الحجم في السفن.

١٠ - تطورت وظائف الموانئ، فظهرت وظائف جديدة إلى جانب وظائفها التقليدية، حيث نشأت موانئ الجبل الثالث التي تؤدي خدمات لوجيستية للتجارة العالمية، كما ظهرت الموانئ المحورية المجهزة لاستقبال السفن الكبيرة.

كما تزايد الاتجاه نحو حوصلة الموانئ باستخدام عدة أساليب منها حوصلة الإدارة والتأجير التمويلي BOT .

١٢ - ترحع جنود اتفاقية الجات الى مؤتمر جيف عام ١٩٩٧، الذي استهدف خفض الضرائب الجمركية وقد جاء ميثاق هافانا عام ٤٧ كبدل أمريكي لنظمة التجارة العالمية. وعموماً فإن الاتفاقية منذ بدايتها الأولى تركز على الصالح الاقتصادية للدول المتقدمة وتجاهل مصالح الدول

المتخلفة، ويصبح ذلك من استبعادها للمنتجات الزراعية والملابس والمنسوجات، أي إنما منذ نشأتها الأولى تعتبر نادياً للاغنياء.

١٣ - ان مبادئ الجات تحمي الدول المتقدمة، متحيرة ضد الدول المتخلفة، كما انما صيغت بطريقة تحمي الدول المتقدمة من التحلل من الترامات في حالة تعارضها مع مصالحها. كما ان اهدافها يمكن تحقيقها بالنسبة للدول المتقدمة بدرجة اكبر من امكانية تحقيقها للدول المتخلفة.

١٤ - تبين ان جميع جولات الجات، انعقدت بدعوة من الولايات المتحدة مفردة او مجمعة مع احدى الدول الصناعية المتقدمة لتحقيق مصالحها، وأن الخمس جولات الأولى ركزت على تحرير التجارة الدولية في السلع من القيود الجمركية، بينما الثلاثة الأخيرة اهتمت بالقيود الجمركية وغير الجمركية.

١٥ - دخلت الزراعة الى حظيرة الجات في حولة اورجواي، وشمل اتفاق تحريرها اربعة محاور: المحور الاول: تحويل القيود الكمية المفروضة على الواردات الزراعية الى قيود تعريفية مكافئة. المحور الثاني: ازالة التبعات السعرية عن طريق خفض الدعم المحلي الموحد لتجسي السلع الزراعية، وخفض دعم الصادرات الزراعية.

المحور الثالث: اعطاء الاعضاء الحق في حماية صحة الانسان والحيوان والنبات .

المحور الرابع: تعويض الدول النامية المضارة من تنفيذ الاتفاقية.

١٦ - يتضمن بروتوكول السلع المصنعة تارلات جمركية متبادلة يبلغ متوسطها ٣٠٪ من التعريفات السائدة قبل اورجواي، وتنفذ على خمس سنوات بدءاً من يناير ١٩٩٥. الا ان الالتزامات المفروضة على الدول المتخلفة في اطار برنامجي التثبيت والتكيف الهيكلي تفوق الالتزامات المتقدمة من الدول المتقدمة

١٧ - تم مفايضة اتفاق المنسوجات والملابس باتفاق تحرير تجارة الخدمات وسيتم تحرير التجارة الدولية في المنسوجات والملابس بطريقتين:

الاولى . إلغاء كافة القيود المفروضة على الواردات على اربعة مراحل خلال عشر سنوات.

الثانية. زيادة الحصص المقررة في اتفاق الالياف المتعددة خلال نفس الفترة بحيث تصبح الحصص لانهاية.

١٨ - ان ادراج تحرير التجارة الدولية في الخدمات في اطار حولة اورجواي هو محصلة تخطيط وتدبير من الولايات المتحدة.

١٩ - تعتبر الخدمات احدى المجالات التي دخلت تحت مظلة الجات في اطار جولة اورجواي، وقد ميزت الاتفاقية بين:

- الالتزامات العامة وهي تتضمن مجموعة من الالتزامات، وتشمل في شرط الدولة الاولى بالرعاية - الشفافية - زيادة مشاركة الدول النامية - التكامل الاقتصادي والتنظيم المحلي والاعتراف - والاحتكارات وموردو الخدمات الوحيدون - المدفوعات والتحويلات والمشتريات الحكومية والاستثمارات العامة والدعم.

- اما الالتزامات المحددة فتتضمن مبادئ المعاذ للسوق والمعاملة الوطنية.

٢٠ - لم تنجح مقارنات تحرير خدمات النقل البحري خلال جولة اورجواي، بسبب الموقف الامريكى المماوئى مما سبب ضعف المركز التنافسى لقطاع النقل البحري الامريكى كما فشلت المفاوضات الثابتة بسبب معارضة الولايات المتحدة ايضا وقيادتها لمجموعة الدول المحالمة ضد اوروبا واليابان. وتم الاتفاق على تعليق المفاوضات على ان تبدأ جولة جديدة من المفاوضات (٢٠٠٠ - ٢٠٠٤) على اساس الالتزامات المحددة المقدمة من الاعضاء.

٢١ - بالرغم من ان قطاع النقل البحري يعد اكثر القطاعات الخدمية تحورا، ألا انه توجد العديد من القيود المفروضة عليه، بعضها مفروض من قبل الدول المتقدمة وتمثل في :

- موانع الدخول الى الصناعة.

- الرقعة الاحتكارية والمؤتمرات الملاحية.

- انتقالات العمالة البحرية.

- الاشتراطات المعقدة في تسجيل السفن.

وهناك قيود تمثل ردود افعال من الدول المتخلفة واهمها:

- حجز البضائع

- والدعم البحرى.

- التواجد التجارى.

وبالرغم من ان هذه القيود تمثل ردود افعال للقيود المفروضة من الدول المتقدمة الا ان الدول المتقدمة تطالب بتحرير خدمات النقل البحري من تلك القيود فقط، متناسية القيود المفروضة من قبله، بل ان الغريب ان الدول المتخلفة لم تحرك ساكنا بشأن القيود المفروضة من الدول المتقدمة.

٢٢ - أسفر تحليل جداول الالتزامات المحددة لتحرير قطاع النقل البحري عن نواضع عدد الأعضاء الذين قدموا التراخيص، وأن معظم هذه الالتزامات مقبلة بل وأن هناك بعض الأعضاء طلب استثناءات من شرط الدولة الأولى بالرعاية.

٢٣ - تعتبر مصر الدولة العربية الوحيدة التي قدمت جداول التراخيص محددة، كما أن التزاماتها تفوق التراخيص الاتحاد الأوروبي، ولم تطلب استثناء من شرط الدولة الأولى بالرعاية وكان يجب أن تفعل.

٢٤ - سيؤدي تطبيق الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات على قطاع النقل البحري إلى آثار سلبية على الدول المتخلفة ومنافسة غير متكافئة مع أساطيل الدول المتقدمة:

أ - فتنطبق شرط الدولة الأولى بالرعاية، سيؤدي إلى تحسين وضع الشركات الملاحية في الدول المتقدمة، واتجاهها إلى مزيد من التكامل والاندماج، ويتجه السوق نحو احتكار القلة وبالتالي تخصيص السوق فيما بينها، أما الدول المتخلفة فإمامها الخروج من السوق، أو أن ترضى بدور هامشي لأساطيلها أو تنسحب إلى فرض إجراءات حثائية للدفاع عن قطاع النقل البحري لها.

أي أن الأمر سينتهي إلى انخفاض مساهمة الدول المتخلفة في خدمات النقل البحري على نحو يخالف مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية الذي صيغ بطريقة لا يسفر في التطبيق العملي عن شيء.

ب - كما أن أعمال مبدأ المعاملة الوطنية يخالف مبدأ المدالة اللاحقة والرأسة وسيؤدي إلى زيادة تكاليف الناقلين الوطنيين، أو انخفاض تكاليف التشغيل للاحتباب، وسيكون ذا أثر سلبي على الحرية العامة، وبالتالي على الدخل القومي، والاستثمار في البنية الأساسية ومن بينها الموانئ.

ج - أما أعمال الآثار مع سيمهد السبل أمام سيطرة الأجانب على الملاحة الساحلية كحلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط، واستخدام تسهيلات انوائ، مع مايشير ذلك من قصايسا السيادة والامن القومي.

د - أما مبدأ النظم المحلية والشفافية فيتصادم مع قاعدة الاعتراف.

هـ - ومبدأ الوقاية يمكن استخدامه لوقف التزامات الدول التي تمانى من احتلال في موارد مدهعائها.

و - في حين أن مبدأ المشتريات الحكومية يمكن أن يحد من تخصيص البضائع.

٢٥ - جرت محاولات عدة لتقدير آثار الاتفاقية الجات، إلا أن هذه التقديرات مشكوك في دقتها لاعتمادها على نماذج التوازن العام القابل للقياس، وهي معقدة فيها، إلا أن فروصها غير واقعية -

وقد تبين عدم دقة هذه التقديرات من مقارنة نتائجها مع الواقع المحلي. وتبين ان الشرق الاوسط الذي يضم مصر كان نصيبه من تطبيقه للاتفاقية في تلك التقديرات وفي الواقع سلبى ٢٦ - تبين ان الصادرات المصرية سيكون تأثير اتفاقية الحث عليها كالاتى:

أ - البترول لم يتأثر بما لكونه يقع خارجها، الا انه من المتوقع زيادة الطلب عليه نتيجة زيادة النشاط الناجم عن تحرير التجارة، الا ان هناك آثار سلبية على الطلب ناجمة عن ضياع فرصة الاستفادة من اتفاقية لومى، ونظام التفضيلات المعممة وبالتالي لا يوجد تأثير على الطلب على باقات البترول في حالة زيادة او نقص الطلب كنتيجة للاتفاقية، حيث ان معظم الاسطول المصرى يقوم بالنقل الساحلى فقط، ولكن يجب احلال وتحديد باقات البترول المصرية لتجاوز جميعها العمر الافتراضى.

ب - اما الصادرات الزراعية المصرية:

فان تحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية لن يؤدي الى زيادتها او الى احسن الاحوال زيادتها بسبب محدودية.

ج - اما صادرات المنسوجات والملابس فقد انتهت الدراسة الى انها لن تزيد نتيجة لتطبيق اتفاقية الملابس والمنسوجات.

وتأسي على ذلك فان الطلب على السفن لاغراض التصدير سيكون محدودا ولن يتطلب زيادة الاستثمار في السفن في ضوء حقيقة مؤداها ان الاسطول المصرى يقل نحو ١,٣٩ / فقط من الصادرات المصرية وان سمة تعمل بنظام One Leg لزيادة الواردات عن الصادرات.

٢٧ - اما تأثير اتفاقية الحث على الواردات السلعية فسيكون كالاتى:

أ - نتيجة لتحرير التجارة الدولية في السلع الزراعية ستزيد اسعار القمح والذرة، وبالتالي سيزيد الانفاق المحلي منها، وتقل وارداتها، الا ان هذا الاثر سيتلاشى نتيجة الزيادة في الطلب الناجمة من زيادة السكان.

ب - اما الكميات المستوردة من السكر ستخضع ولكن بمسبة غير مؤثرة على الطلب على النقل البحرى، وكذا واردات الزيوت النباتية

ج - فيما سيزيد لطلب على السلع الوسيطة، في ضوء التقسيم الدولى الجديد للعمل.

د - اما السلع الاستثمارية، فيأزعمها الران:

الر سالب: يؤدي الى خفض الواردات نتيجة زيادة تطبيق حقوق الملكية الفكرية.

اثر موجب : تاجم على انخفاض اسعارها نتيجة لزيادة المنافسة وبالتالي يتوقع ثبات نسبي في كميات السلع الاستثمارية المستوردة.

٢٨ - تتأثر خدمات الموانئ والخدمات المعاونة باتفاقية الجلات على النحو الآتي:

أ - خدمات القطر والارشاد والمساعدات الملاحية:

وتتأثر باتفاقية الجلات من راويتين:

الاولى ومضمونها محدود، لكونها تتوقف على زيادة كمية التجارة الخارجية المصرية.

الثانية - قد تسفر الاتفاقية عن زيادة سعر الحاويات والترازيت والاقطرمه.

ب - خدمات بناء والاصلاح :

يتوقع زيادة الطلب على أنشطة البناء كنتيجة للاحلال والتجديد، ولكن لن تستفيد منه الترسادات المحلية.

اما نشاط الاصلاح فان حالته القوية واسعاره غير جاذبة للسفن، وبالتالي ستكون الاستفادة منه محدودة.

ج - خدمات التموين والتوريدات. يمكن الاستفادة من المرحى التي تتيحها الاتفاقية شريطة الاهتمام بجودة السلع والخدمات وملائمة اسعارها وتوافر الخيرات التسويقية

د - اما خدمات الشحن والتبريد والتخزين فامكانية الاستفادة منها محدودة، وتتوقف على قدرة السياسات الوطنية على اجتذاب تجارة الترازيت والاقطرمه.

هـ - خدمات الوكالة الملاحية وخدمات وكلاء الشحن، ستأثر سلبا نتيجة السماح للاجانب بتأديتها.

وقد ادى تحرير هذه الأنشطة داخليا في اطار سياسات الاستقرار والتكيف الميكلي الى حصول ٧٣٥ شركة على تراخيص لمزاولة هذه الأنشطة في اقل من ستة شهور مما يؤدى الى تفتت هذا القطاع، في الوقت الذي يتجه فيه الاجانب الى التكتل والاندماج. وبالتالي لن يفوز قطاع النقل البحرى المصرى على المنافسة الخارجية مع الأخذ في الاعتبار تفوق المنافسين في الجوانب الادارية والمالية والتكنولوجية.

٢٩ - لا ينظر ان يؤدى زيادة حجم التبادل الدولى الساجمة عن تحرير التجارة الدولية، الى زيادة الطلب على خدمات الفاقة، وذلك تأسيسا على ان النقص في الطلب ليس مرده نقص حجم التبادل الدولى، وانما مرجعه ظروف المنافسة والتحديات الدولية التي تواجهها القناة والتي تتمثل في:

- التطور السريع.

- التمتع في انشاء التجارة الدولية في اطار التقسيم الدولي الجديد للعمل ومع ما يتضمنه ذلك من سياسات جديدة تقلل تكلفة النقل وتحد من استخدام المواد الأولية التقليدية،بالاضافة الى تعدد الجهات المناقشة للفاة.
- كما ان الشركات متعددة الجنسية. وريادة اندماج اقتصاديات اورروبا الشرقية مع اقتصاديات غرب اورروبا،وتوسع تجارة دول الخليج العربي مع دول جنوب شرق آسيا سيؤثر سلبا على حجم التجارة الدولية العابرة للقارة.

ثانيا : التوصيات :

في ضوء ما انتهى اليه البحث من نتائج،فقد خلص الباحث الى مجموعة من التوصيات على النحو الاتي:

= على الصعيد الاقليمي:

١ - لما كانت التكتلات ،هي ابرز سمات العصر الحالي،حيث لامكان للكيانات الهزيلة،وحيث ان اتفاقية الحامت تستنى التجمعات الاقليمية من تطبيق مبدأ الدولة الاولى بالرعاية،فان الامر يتطلب تعجيل الاحراءات التصيدية لقرار اشاء منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى، وانضمامه تحرير التجارة البسة،والتأكيد على اهمة شمول قطاع الخدمات في الاتفاقية.وكذا تفعيل التكتلات الاقليمية الاخرى،سواء كانت عربية او اسلامية،افريقية او اموية،بغية تلاقى عطاير التهميش الناجمة عن العولمة،وحتى يكون لتلك الدول موقعها المتميز على خريطة التقسيم الدولي الجديد للعمل.

٢ - تسبق مواقف الدول العربية بصفة خاصة.والدول الامة الاعضاء في منظمة التجارة العالمية بصفة عامة فيما يتعلق بتحرير خدمات النقل البحري،تحتا لتخلي الولايات المتحدة لموقفها المناوئ لتحريره،ودلك بمقايضة تحريره بتحرير قطاع آخر.

وفي هذا المجال نوصى بضرورة وضع استراتيجية عربية لجولة المفاوضات القادمة مع منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة،تستند هذه الاستراتيجية على.

أ - اعداد الدراسات اللازمة لتحديد الآثار الايجابية والسلبية المترتبة على تحرير قطاع النقل البحري،والقطاعات الفرعية Sub Sectors ، بهدف التعرف على القطاعات الفرعية ذات الميراث

التنافسية في كل دولة، ودراسة امكانية الصاد للاسواق الاجية في مجالات العمالة البحرية، والخدمات المعاونة . . . الخ.

ب - البدء بتحرير القطاعات الفرعية ذات الميزة النسبية، وان يتم الربط بين التحرير وزيادة القدرة التنافسية للقطاعات الفرعية.

ج - يجب ان يكون تمثيل هذه الدول في اجتماعات منظمة التجارة العالمية الرسمية والتمهيدية فعالاً. كما نوصي بضرورة التركيز على ضرورة الربط بين تحرير خدمات النقل البحري من القيود المفروضة من قبل الدول المتخلفة، كحجز البضائع والدعم البحري والتواجد التجاري، وتحريره من القيود التي تفرضها الدول المتقدمة والمتمثلة في فرض موانع للدخول الى صناعة النقل البحري، الرعة الاحتكارية كالاندماج والسيطرة والتحالف والكوسمورتيا والمؤتمرات الملاحية، وكذا القيود المفروضة على انتقالات العمالة، خصوصاً وان القيود المفروضة من قبل الدول المتخلفة، ان هي الا ردود افعال لممارسات الدول المتقدمة، تلك الممارسات التي لم يفض احد في المفاوضات السابقة الى اثارها، بل ينظر اليها على انها ممارسات محمودة.

كما ينبغي ان يوضع في الاعتبار عدد التفاوض ضرورة التوازن بين الترامات كل دولة، ومقدار مساهمتها في التجارة الدولية.

٣ - تكوين اتحاد عربي للشاحين يعول مصالح الشاحين، وينسق مع اتحاد ملاك السفن لتحقيق مصالحهم المشتركة.

- على المستوى القومي:

١ - نوصي بأن تحاول مصر سحب جداول التزاماتها المحددة في مجال النقل البحري، حيث ان ما قدمته من التزامات يعوق الالتزامات المقدمة من الاتحاد الاوروي. نظراً لما سيجرب على هذه الالتزامات من آثار سلبية على ميزان المدفوعات المصري، وتعارض تلك الآثار مع مبدأ زيادة مساهمة الدول النامية او على الأقل، تحاول تقديم استثناءات من شرط الدولة الاولى بالرعاية، اذ يمكنها العمل بمبدأ الوقاية.

٢ - نوصي بأن يراعى في تشكيل وفد مصر في مفاوضات تحرير خدمات النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، ممثلين متخصصين في النقل البحري، وفي ذات الوقت ملين بمختلف جوانب الاتفاقية.

٣ - تبنى سياسات قومية تهدف الى ترشيد الواردات، وزيادة الصادرات مما ينعكس اثره على تحقيق التوازن التجاري في النقل البحري، كما يمكن اشتراط ان يتم الاستيراد - على الاقل الواردات الحكومية بنظام FOB ، حتى يمكن نقل الواردات على سفن مصرية.

= على المستوى القطاعي:

١ - حيث ان معظم سفن اسطول النقل البحري المصري قد تجاوزت العمر الافتراضي، وبالتالي يصعب تشغيله اقتصاديا لارتفاع تكلفة الصيانة، وكثرة الاعطال، مما يؤدي الى الحد من قدرته التنافسية لذا نوصي بضرورة تحديث سفن الاسطول، وبصفة خاصة ناقلات البترول وسفن الحاويات، حتى يمكن من الوفاء بمتطلبات السلامة التي تفرضها الاتفاقيات الدولية

٢ - نوصي باتباع سياسات تشغيلية، تحقق الاستخدام الامثل للاسطول، كأن يتم تعمير نقل الصادرات على اساس التكلفة المنخفضة فقط، مما يؤدي الى الحد من مشكلة عدم التوازن التجاري Imbalanced Trade من جهة، وتشيط الصادرات من جهة اخرى، وتشغيل سفن روافدية بالتعاون مع الناقلين الرئيسيين، وزيادة مساهمتها في نقل التجارة العربية والافريقية البسيطة، بدلا من التحول الى مجرد مستأجري خلايا او الرصاء مشاركة هزيلة في التجارة الخطية او الخروج من السوق.

٣ - دعم التنسيق والتكامل بين شركات الملاحة الوطنية، وتشجيع التشغيل المشترك والتحالفات والاندماجات بينها، والتنسيق بين الاساطيل العربية لضمان مساهمتها في نقل نسبة معتد بها من التجارة العربية، وتكوين شركات ملاحة عملاقة لتتمكن من الصمود امام منافسة الشركات الملاحية متعددة الجنسية.

٤ - حيث انه من المتوقع زيادة عوائد تأجير السفن، نتيجة لتطبيق قواعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات، لذا نوصي باستغلال الطاقات الفائضة في السفن المصرية في سوق التأجير.

٥ - تحديث الموانئ المصرية وتطوير وظائفها حتى تصبح مراكز لوجستية عالمية، كما انه يمكن تجهيز بعضها لتكون موانئ محورية تجذب تجارة الترانزيت والاقطرة. كما ينبغي التنسيق مع الموانئ العربية لمنع المنافسة الضارة بينهم. وبما يؤهلها للمنافسة العالمية.

٦ - نوصي بضرورة اعادة تنظيم قطاع النقل البحري المصري، وبصفة خاصة الخدمات المعاونة، قبل فتحه للمناقشة الخارجية.

٧ - تبنى السياسات الوطنية التي تمكن من جذب تجارة الترانزيت والاقطرة حتى يمكن الاستفادة من طاقات الشحن والتفريغ والتخزين

المراجع

أولا : المراجع العربية:

أ - الكتب :

١. د ابراهيم العيسوي، الجات واخواتها النظام الجديد للتجارة العالمية ومستقبل التنمية العربية، بيروت. مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٩٥.
٢. د احمد عبد المنصف محمود، صناعة النقل البحري. (الإسكندرية، قسم الإدارة والاقتصادات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ١٩٩٥).
٣. د. اجلال راتب واخرون، المستجدات العالمية (الجات واوروبا الموحدة) وتأثيرها على تدفقات رؤوس الاموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمية، دراسة حالة مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٩٧)، (القاهرة معهد التخطيط القومي، ١٩٩٥).
٤. سامية الجندوب، الجات: مصر والبلدان العربية من هاجنا الى مراكش، (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ١٩٩٦).
٥. الشريه كريمة وحرار فيات، اجهزة الاقتصاد الدولي، ترجمة صليب بطرس، (القاهرة دار نقشة مصر، ١٩٧٥).
٦. د حامد عبد المجيد دراز، د. عمى عباس عباد، مبادئ الاقتصاد العام، (الإسكندرية، مؤسسة شباب الجامعة، ١٩٧٥)، الطبعة الثانية.
٧. د. حسام عيسى، الشركات المصدرة القومية: دراسة في الأوجه القانونية والاقتصادية للتركيز الرأسمالي المعاصر، (بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر)، ١٩٨٢.
٨. د. رمى زكى، وداعا للطبقة الوسطى، (القاهرة : دار المستقبل العربي، ١٩٩٧).
٩. _____، الليبرالية التوحشة، ملاحظات حول التوجهات الجديدة للرأسمالية المعاصرة، (القاهرة دار المستقبل العربي، ١٩٩٣).
١٠. _____، ظاهرة التدريل في الاقتصاد العالمي وآثارها على البلدان النامية، (الكويت المعهد العربي للتخطيط، ١٩٩٣).
١١. د سامي عقيقي حاتم، التجارة الخارجية بين النظر والتطبيق، الكتاب الثاني (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ١٩٩١).
١٢. د سعد طه واخرون، اثر التكتلات الاقتصادية الدولية على قطاع الزراعة، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم (٩٩)، (القاهرة، معهد التخطيط القومي، ١٩٩٦).
١٣. د. سعيد النجار، "النظام التجاري الدولي في معترك الطرق"، (القاهرة: دار الشروق، ١٩٩٤).
١٤. _____، (محرر)، اتفاقية الجات وآثارها على البلاد العربية، بدوة نظمها الصندوق العربي للاقاء الاقتصادي والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولي (الكويت صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
١٥. د عبد الله هدية واخرون، العرب والارمة الاقتصادية العالمية حوار الشمال والجنوب وأزمة تقسيم العمل الدولي والشركات متعددة الجنسية، الحلقة النقاشية الثامنة للمعهد التخطيط العربي بالكويت (بيقوسيا، دار الشباب العربي، ٨٦).
١٦. د. صبر عبد العزيز، التجارة العالمية وجات ٩٤، (الإسكندرية: مركز الإسكندرية للكتاب، ١٩٩٦).
١٧. علاء كمال، الجات وهب الجنوب، (القاهرة: مركز الخروسة للبحوث والتدريب والنشر، ١٩٩٦).
١٨. د. فؤاد مرسى، الرأسمالية تجدد نفسها، (الكويت. عالم المعرفة، ١٩٩٠)، العدد رقم ١٤٧.
١٩. د. فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط. الاوجه التجارية والقانونية، (بنون ناشرون ستة نشر).
٢٠. فيان محمد طاهر، مشكلة نقل التكنولوجيا دراسة لبعض الأبعاد السياسية والاجتماعية، (القاهرة. الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٦).
٢١. د. محمد إبراهيم عبد الرحمن، الشركات دولية النشاط، كتاب الأهرام الاقتصادي رقم ٣٣، نوفمبر ١٩٩٠.

- ٢٢ د. محمد السيد سعيد (محرر) الثورة التكنولوجية - خيارات مصر للقرن ٢١، (القاهرة: مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية بالاهرام، ١٩٩٦).
- ٢٣ _____، الشركات العابرة للقوميات، (الكويت: عالم المعرفة، ١٩٩٠).
- ٢٤ د. محمد دويدار، الاقتصاد الدولي، (الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧).
- ٢٥ د. محمد زكي شافعي، التنمية الاقتصادية، (القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٧٣) الكتاب الأول.
- ٢٦ محمد محمد علي إبراهيم، البنل والتجارة، (الإسكندرية: بدون ناشر، ١٩٩٨).
- ٢٧ د. محمود يونس، اقتصاديات دولية، (الإسكندرية: قسم الاقتصاد بكلية التجارة، ١٩٩٩).
- ٢٨ د. مصطفى محمد عز العرب، سياسات تخطيط التجارة الخارجية، (القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، ١٩٩٨)، الطبعة الأولى.
- ٢٩ مملوح الحبشي (محرر) بارأسعالي كل البلاد اتحدوا، ندوة الآثار الاقتصادية للعملة في العالم الثالث وأوروبا الغربية، التي ينظمها معهد جوتة والمركز الثقافي الإسباني ورابطة خريجي المعاهد الألمانية (بدون ناشر، ١٩٩٩).
- ٣٠ منظمة العمل العربية، مكتب العمل العربي، اتفاقيات تجارية الحلات على القطاعات الاقتصادية في الدول العربية، (١٩٩٥).
- ٣١ مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، العملة والتحرير التنمية في مواجهة تيارين حارفين، (نيويورك وجنيف: الأمم المتحدة، ١٩٩٦).
- ٣٢ د. نيل حشاد، الحلات ومنظمة التجارة العالمية - أهم التحديات في مواجهة الاقتصاد العربي، (الدوحة: مصرف قطر المركزي، ١٩٩٦).
- ٣٣ _____، الحلات واتمكاساتها على اقتصاديات الدول العربية، سلسلة رسائل بنك الكويت الصناعي (الكويت: بنك الكويت الصناعي، ١٩٩٤).
- ٣٤ _____، قضايا اقتصادية معاصرة، الجزء الأول (بدون ناشر، ١٩٩٥).
- ٣٥ د. هشام خريسيك و د. حسام عيسى، مستقبل التصنيع والتكنولوجيا في ضوء الخبرة الخليجية والمصرية، محاضرات الحلقة النقاشية الحادية عشر ديسمبر ٨٧ أبريل ٨٨ (دمشق: طلاس للدراسات والترجمة والنشر، ١٩٨٩).
- ٣٦ وزارة المالية، ميثاق هادقا بأنشاء هيئة دولية للتجارة، (القاهرة: المطبعة الأميرية، ١٩٤٩).

ب - رسائل علمية:

- ١ ابن محمد إبراهيم هندي، الآثار الاقتصادية لنمو وتحرير التجارة الدولية في الخدمات على اقتصاديات الدول النامية مع التطبيق على مصر، رسالة ماجستير في التجارة الخارجية (غير منشورة) مقدمة لكلية التجارة وإدارة الأعمال - جامعة حلوان، ١٩٩٢.
- ٢ رجاء يوسف عز الدين، الشركات العابرة للقوميات ودورها في التنمية الاقتصادية في مصر في ضوء سياسة الانفتاح الاقتصادي، رسالة ماجستير غير منشورة، مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة ١٩٨٤.
- ٣ غير عبد السلام عبد المجيد إبراهيم، دور منظمة الحلات في تحرير التجارة الدولية دراسة تطبيقية على الصادرات الصناعية المصرية، رسالة ماجستير في التجارة الخارجية مقدمة الى قسم التجارة الخارجية بكلية التجارة وإدارة الأعمال جامعة حلوان، ١٩٩٥.
- ٤ عقيلة عز الدين محمد طه اثر الاستثمارات الاجنبية ونقل التكنولوجيا على التنمية الاقتصادية في مصر، رسالة دكتوراه غير منشورة، مكتبة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٩٠.

٥. فاروق محمود الحمد، التصنيع في إطار التقسيم الدولي للعمل مع الإشارة بعينه خاصة لتحرية التصنيع في البلدان العربية، رسالة دكتوراه، غير منشورة، قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، ١٩٩٠.
٦. محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لتخصيص القيمة الخارجية للجانب المصري على شركات القطاع العام للنقل البحري، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية التجارة جامعة المنوفية، ١٩٩٢.
٧. منار علي حسن مصطفى، دور الشركات عابرة القوميات بين المحيط الاجتماعي والتقسيم الدولي للعمل - دراسة للحالة المصرية ١٩٧٠ - ١٩٩٠، رسالة دكتوراه غير منشورة، مقدمة إلى قسم الاقتصاد بكلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، ١٩٩٤.
٨. هالة صالح محمد، الترتيبات دورة أورجواي على صادرات الصاعات الميكية في مصر (١٩٧٤ - ١٩٩٧)، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٩٩.

ج - دراسات وبحوث:

١. ريان احمد عبد الله الوكيل ومحمد محمد علي إبراهيم، الآثار الاقتصادية لجولة أورجواي على قطاع النقل البحري العربي، ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال الخدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، الاسكوا، بيروت ٩-١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩.
٢. احمد محمد فرج، الآسيان والأريك خيارات الإقليمية والعالمية في شرق آسيا، السياسة الدولية، العدد ١١٦، أبريل ١٩٩٤.
٣. د. إسماعيل صبري عبد الله، الكوكبة، المدير العربي، يناير ١٩٩٦.
٤. _____، استراتيجية التنمية في مصر، أبحاث المؤتمر العلمي الثاني للاقتصاديين المصريين، (القاهرة الحية المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٢).
٥. _____، محاضرة ألقاها في ندوة الآثار الاقتصادية للمؤلة ل العالم الثالث وأوروبا الغربية، التي نظمها معهد جوته والمركز الثقافي الإسباني ورابطة خريجي المعاهد الألمانية، منشورة في مذوح الحبشي (محرر)، يا دأسمالي كل البلاد (تحرير)، (بدون ناشر، ١٩٩٩).
٦. أماني محمود فهمي، الوحدة الأوروبية بين متطلبات الاندماج وعوائق الميادة، السياسة الدولية، العدد ١١٦، أبريل ١٩٩٤.
٧. أيان حوئدين ومايلين خير الله، دورة أورجواي والتجارة الدولية في السلع الزراعية، منشور في د سعيد الحار (محرر) اتصاليات الجات وآثارها على البلاد العربية، (الكوكبة : صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
٨. الجمعية البحرية المصرية وآخرون، الأوراق البحثية المقدمة في مؤتمر (شرق إفريقيا اقتصاديا وبحريا)، المنعقد في بورسعيد، سبتمبر ١٩٩٨.
٩. المركز الإسلامي لتنمية التجارة، جولة أورجواي، تجارة الخدمات، الاتفاقية العامة لتجارة الخدمات والدول الأعضاء في منظمة المؤتمر الإسلامي، ورقة مقدمة إلى الدورة الحادية عشر لمنظمة المؤتمر الإسلامي، منشورة في مجلة التعاون الاقتصادي بين الدول الإسلامية، المجلدان الخامس عشر والسادس عشر، أقرة، ٩٤/٩٥.
١٠. المنظمة العربية للتنمية الزراعية، دراسة حول الآثار المتوقعة لاتفاقية الجات على الزراعة العربية، مقدمة إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة الخامسة والخمسون.
١١. د السيد دهموش، تقرير حول الصناعات النسيجية والمنجهاقا المستقبلية، مقدم إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في الدورة ٥٤، جامعة الدول العربية - الأمانة العامة للشؤون الاقتصادية، القاهرة، ١٩٩٤.

١٢. د. الطاهرة السيد محمد حية، " اتفاقية دورة اورجواي للتجارة وإدء قطاع النقل والمنسوجات والملابس الجاهزة في مصر" بحث مقدم الى المؤتمر العلمي الرابع لكلية التجارة وإدارة الأعمال، قسم التجارة الخارجية، جامعة حلوان، (القاهرة: ١٦/١٥ مايو ١٩٩٥).
١٣. د. بهاب عز الدين مدم، الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة (الجات) وأثرها على الدول النامية ومصر، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة جامعة عين شمس، ملحق العدد الثاني، ١٩٩٤.
١٤. برنارد هوتمان وكارلوس براجا، اتفاقية الخدمات والدول العربية، منشور في د. سعيد النجار (محرر)، اتفاقية الجات وآثارها على الدول العربية (الكويت : صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
١٥. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، "العولمة أم فقرة ولوم فقراء"، مجلة الاجتهاد، (العدد الخامس والثلاثون، شتاء ١٩٩٣).
١٦. تار وأخرون، التقدير الكمي لتأثير أورجواي، التحرير والتسعة، واشنطن. البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، ديسمبر ١٩٩٥.
١٧. جمال زروق، آثار دورة اورجواي على البلاد العربية، منشور في سعيد النجار (محرر)، اتفاقية الجات وآثارها على الدول العربية، (الكويت : صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
١٨. د. جمعة محمد محمد عامر، ورقة عمل بشأن أهم مقررات الوثيقة النهائية لاتفاقية "الجات" مابعد حولة اورجواي وموقف حسابات المبالغ والتكاليف للاقتصاديات العربية، مجلة البحوث التجارية لكلية التجارة جامعة الزقازيق، السنة السابعة عشرة، يوليو ١٩٩٥، المجلد السابع عشر العدد الثاني.
١٩. جيمس سياد، نتائج اتفاقية جولة اورجواي، منشور في د. سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات وآثارها على البلاد العربية، (الكويت : صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
٢٠. د. حازم البيلوي، المزايا الضافية في ضوء ظروف السلام الشامل، ورقة عمل، في د. سلوى سليمان (محرر) آفاق الاقتصاد المصري في ظروف السلام الشامل في الشرق الأوسط، (القاهرة، مركز البحوث والدراسات المالية والاقتصادية بكلية الاقتصاد، ١٩٩٧).
٢١. د. حمام عيسى، نقل التكنولوجيا كأداة للتدويل والتنمية نظرة إلى المستقبل العربي من خلال التجربة المصرية، في المعهد العربي للتخطيط (الكويت) مستقبل التنمية في الوطن العربي (دراسات مستقبلية)، مستقبل التصنيع والتكنولوجيا في ضوء الحفرة الخليجية والمصرية، محاضرات الحلقة النقاشية الحادية عشر ديسمبر ٨٧ - أبريل ٨٨، (دمشق طلاس للدراسات والترجمة والنشر، ١٩٨٩).
٢٢. د. حسين عبد الله، معالجة آثار الجات ومظمة التجارة العالمية المنعكسة على البعظ والغاز في دول مجلس التعاون الخليجي، بحوث اقتصادية عربية، السنة الثامنة، العدد الثامن عشر، شتاء ١٩٩٩.
٢٣. د. علاء عبد الجابر ، العلاقات التجارية المصرية والتكتلات الاقتصادية الدولية ، المؤتمر الأول للأقتصاديين المصريين ، الجمعية المصرية للاقتصاد والسياسة والأحصاء والتشريع، مارس ١٩٧٦ .
٢٤. د. عمري الحسبي، تقرير ميداني عن الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وآثارها على النقل الجوي الدولي وبخاصة في الدول النامية المعالجة العملية، ورقة مقدمة إلى اجتماع خبراء حول اتفاقية منظمة التجارة العالمية في مجال خدمات النقل البحري والجوي في المنطقة العربية، الإسكوا، بيروت ٩ - ١١ حزيران/يونيو ١٩٩٩..
٢٥. د. رمزي ركي، التأققات الحاكمة لمستقبل العولمة، مجلة الاجتهاد، (العدد الثامن والثلاثون، ١٩٩٨).
٢٦. زينب إبراهيم، أمريكا تعاقب القمصان المصرية، الأهرام الاقتصادي، ٢٩/٣/٩٤.
٢٧. د. سامي عيسى حاتم، النظام التجاري الدولي بين الجات واتفاقية جولة اورجواي، بحث مقدم الى المؤتمر العلمي الرابع لكلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، القاهرة، ١٥-١٦ مايو ٩٥.

٣٨. —————. التجارة الدولية في الخدمات، ورقة مقدمة إلى مؤتمر مستقبل موانئ بحس التعاون لتول الخليج العربي المنعقد بسبب، ١٩٩٥.
٣٩. د. سعيد النجار، نحو نظام تجاري دولي مفتوح، منشور في د. سعيد النجار (محرر) اتفاقية الحجات وأثارها على البلاد العربية، ندوة نظمها الصندوق العربي للائتمان الاقتصادي والاجتماعي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولي (الكويت: صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
٤٠. د. سلوى محمد مرسى، اتفاقية الحجات أثرها على تدفقات التجارة في الخدمات وأثر ذلك على الاقتصاد المصري، معهد التخطيط القومي، المستجدات العالمية (الحجات وأوروبا الموحدة) وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمات، دراسة حالة مصر، (القاهرة: معهد التخطيط القومي، ١٩٩٥).
٤١. د. سهر حسن عبد العال، اتفاقية التجارة المرتبطة بحقوق الملكية الفكرية وصناعة الدواء المصرية، مجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، كلية التجارة جامعة عين شمس، القاهرة، يناير ١٩٩٧.
٤٢. د. سمير أمين، الرأسمالية، الإمبريالية، العولمة، محاضرة أقيمت في ندوة الآثار الاقتصادية للعولمة في العالم الثالث وأوروبا الغربية، التي ينظمها معهد جوتة والمركز الثقافي الإسباني ورابطة عربيي المعاهد الألمانية منشورة في ممدوح الحبشي (محرر) بأرأساني كل البلاد المتحدة (بلون لاشر، ١٩٩٩).
٤٣. سيد ياسين، في مفهوم العولمة، منشورة في أسامة أمين الخولي (محرر)، العرب والعولمة، بحوث وعقائدات الدولة العكرية التي نظمها مركز دراسات الوحدة العربية، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية).
٤٤. شريف دلاور، تألفية مصر في إطار النظام التكنولوجي الجديد، في محمد السيد سعيد (محرر) الثورة التكنولوجية غبارات مصر للقرن ٢١، (القاهرة، مركز البحوث والدراسات الاستراتيجية بالأهرام، ١٩٩٦).
٤٥. حيا قرشي، "العولمة: فرص جديدة وتحديات صعبة"، التمويل والتنمية، مارس ١٩٩٦، الطبعة العربية.
٤٦. د. عبد التواب حجاج، محمود أحمد روق، الاتحادات المستقبلية لتطوير قناة السويس، الاتجاهات المستقبلية في صناعة النقل البحري، المؤتمر البحري الدولي الخامس (ماردكون ٥) الذي نظمه مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري وميناء هامبورج بالاسكندرية، في الفترة من ٩ - ١١ نوفمبر ١٩٩٧.
٤٧. د. عبد الرحمن صبرى، الصعود الاقتصادي لشرق آسيا الاتجاهات والتحديات، السياسة الدولية، العدد ١١٦، أبريل ١٩٩٤.
٤٨. د. كامل عمران، ملاحظات أولية في العولمة، مجلة معلومات دولية، (العدد الخامس والخمسون، خريف ١٩٩٨).
٤٩. د. فادية محمد أحمد عبد السلام، انمكاسات تطورات اتفاقية الحجات على تدفقات الاستثمار في مصر، منشور في: معهد التخطيط القومي، المستجدات العالمية (الحجات وأوروبا الموحدة) وتأثيراتها على تدفقات رؤوس الأموال والعمالة والتجارة السلعية والخدمات (دراسة حالة مصر)، (القاهرة: معهد التخطيط القومي، ١٩٩٥).
٥٠. كارلوس أ. برنجا براجا، تدويل الخدمات وتأثيره على البلدان النامية، مجلة التمويل والتنمية (واشنطن: صندوق النقد والبنك الدوليين، مارس ١٩٩٦).
٥١. د. محسن أحمد هلال، اهتمامات الدول العربية في تجارة الخدمات في إطار منظمة التجارة العالمية، ورقة مقدمة الى اجتماع التجارة والتنمية، المنعقد بالقاهرة ٨ - ١١ يونيو ١٩٩٨، ص ١٩ - ٢٠.
٥٢. د. محمد السيد سعيد، الشركات متعددة الجنسيات، منشور في: العرب والامة الاقتصادية العالمية حموان الشمال والجوب وأزمة تقسيم العمل الدولي، الشركات متعددة الجنسية، الحلقة النقاشية الخامسة لمعهد التخطيط العربي بالكويت، (نيغوسيا) دار الشباب للنشر، ١٩٨٦).
٥٣. محمد دغش، الحجات والملكية الفكرية - الأهرام الاقتصادي - عدد ١٣٠٧ تاريخ ٩٤/١/٩٩.
٥٤. د. محمد عبد الشفيق عيسى، النظام الاقتصادي في مرحلة انتقالية، دراسة في الاقتصاد السياسي الدولي مع اشترات الى الوطن العربي، مجلة السياسة الدولية، العدد ١٢٤، أبريل ٩٦.

٤٥. د. محمد عبد الواحد محمد، آثار جولة أوروبية للبحث على ميزان المدفوعات المصري، تحليل قياسي، مصر المعاصرة، العدد ٤٤٤، أكتوبر ١٩٩٦.
٤٦. محمد محمد علي، اللوجستيات وإدارة المخزون، دورة تدريبية للعاملين بشركة أمريكانا، غير منشورة
٤٧. محمود حيدر، مفهوم السيادة بعد الحرب الباردة الدولية المعولة، مجلة معلومات دولية، (العدد الثامن والخمسون ٥٨، خريف ١٩٩٨)
٤٨. د. مصطفى كامل السيد، التقسيم الدور الدولي الجديد للعمل - محاولة الاستكشاف، ورقة مقدمة إلى مؤتمر مصر وأقتصاد عالمي جديد: التقسيم الدولي الجديد للعمل وموقع مصر فيه، إبريل ١٩٩٨.
٤٩. تاهيد الربيع عمالي، منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى في ضوء التجارة والنقعات، أوراق اقتصادية، الأمانة العامة لاتحاد العام لفرق الصناعة والزراعة للبلاد العربية، العدد ١٣ أيلول ٩٧.
٥٠. تاهيد كرماني وروبا شانداء، دورة أوروبية في التجارة الدولية في المنسوجات والملابس، منشور في د. سعيد النجار (محرر) اتفاقية الجات والأثارها على البلاد العربية، مدونة نظمها الصندوق العربي للائتمان الاقتصادي والاحتصائي، صندوق النقد العربي بالتعاون مع صندوق النقد الدولي (الكويت: صندوق النقد العربي، ١٩٩٧).
٥١. نبيل اللادقي، الجوانب المتعلقة بشهادة المنشأ في إطار اتفاقية الجات، ورقة عمل مقدمة إلى اجتماع الخبراء العرب لدراسة آثار اتفاقية الجات على الاقتصادات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، ٤ - ٧ يوليو ١٩٩٤.
٥٢. ليزرة الافندي، ماذا نرى اتفاقية "نافتا" للولايات المتحدة الأمريكية؟، السياسة الدولية، العدد ١١٦، إبريل ١٩٩٤.
٥٣. د. نبات فهمي محمد، الدول النامية والتحديات التي تواجه الجات في الثمانينات، المجلة العلمية لكلية التجارة - جامعة اسيرط، العدد ٨ السنة الخامسة ديسمبر ١٩٨٥.
٥٤. د. فوزاد عبد الرحمن الحشفي، ثورة التكنولوجيا الحديثة والنظام الاقتصادي العالمي، مجلة البحوث الاقتصادية، المجلد السابع، العددان الأول والثاني، ١٩٩٦، الصادرة عن الهيئة القومية للبحث العلمي، مركز بحوث العلوم الاقتصادية، بنغازي.
٥٥. هاني حسي، استراتيجية النقل البحري المصري للدخول في القرن الواحد والعشرين، ورقة مقدمة إلى المؤتمر الدولي الثالث عشر بعنوان: استراتيجية الموانئ والتنمية، المنعقد بالاسكندرية: في الفترة من ٢٣ - ٢٥ فبراير.
٥٦. د. هبة حندوسة، محاصرة القيت في ندوة الآثار الاقتصادية لعولة في العالم الثالث وأوروبا الغربية، منشور في مدوح الحشفي (محرر) يا رأسمالي العالم اتحدوا (بلون ناشر ١٩٩٩).

د - تقارير ونشرات:

١. البنك الأهلي المصري، الاجتماع السنوي لدول قمة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي (أبيك)، النشرة الاقتصادية العدد الرابع لسنة ١٩٩٣
٢. _____، دور الشركات العابرة للحدود في الاستثمارات المباشرة، النشرة الاقتصادية، المجلد الخامس والأربعون (العدد الأول والثاني، ١٩٩٢).
٣. _____، تحرير التجارة الدولية في الاتصالات، النشرة الاقتصادية، العدد الأول المجلد الخمسون ١٩٩٧
٤. _____، توقيع مصر اتفاقية تحرير تجارة الخدمات، النشرة الاقتصادية العدد الرابع المجلد الخمسون، ١٩٩٧.
٥. _____، الصادرات الزراعية المصرية إلى أوروبا وشروط الصحة النباتية، النشرة الاقتصادية، المجلد الرابع، المجلد الحادي والخمسين ١٩٩٨
٦. _____، الإغراق حجرة عشرة عقود تنامي الصادرات المصرية، النشرة الاقتصادية، العدد الثالث، المجلد الحادي والخمسون، ١٩٨٨

٧. _____، التجارة الدولية في عام ١٩٩٦، النشرة الاقتصادية العدد الثالث، المجلد الخمسون، ١٩٩٧.
٨. _____، الصناعات النسيجية في مصر، النشرة الاقتصادية، العدد الرابع المجلد الخمسون، ١٩٩٧.
٩. _____، مشروع تنمية شرفي بروسيد، النشرة الاقتصادية، العدد الأول، المجلد الثاني والخمسون، ١٩٩٩.
١٠. البنك الدولي، تقرير التنمية في العالم، سنوات مختلفة.
١١. البنك الدولي للإنشاء والتعمير، آفاق الاقتصاد العالمي والبلدان النامية، الطبعة العربية، (مخطوط). البنك الدولي، ١٩٩٥.
١٢. الندوة، مشرة منتدى البحوث الاقتصادية للسول العربية وإيران وتركيا، المجلد الثاني، العدد الرابع، ديسمبر ١٩٩٤ - فبراير ١٩٩٥.
١٣. تقرير اللجنة، لدالية لمعية جولة أورجواي، تقرير بشأن الاجتماع الأول للجنة الفرعية للخدمات، بتاريخ ٩ أكتوبر ١٩٩٥.
١٤. شركة النقل البحري، تحليل التجارة الخارجية المصرية، مركز المعلومات، غير منشور.
١٥. كتاب اللجنة الدائمة لجمهورية مصر العربية في جنيف، في شأن معارضات تحرير التجارة الدولية في خدمات النقل البحري المنفذ في ٩٦/٦/٤، (غير منشور).
١٦. مجلس الشوري - النقل البحري في مصر حاضره ومستقبله وأثره علي التجارة الخارجية المصرية، التقرير النهائي للجنة الإنتاج الصناعي والطاقة بمجلس الشوري، ١٩٩٩.
١٧. _____، جات واتكاساتفا على الاقتصادى المصرى، غير منشور.
١٨. مذكرة في شأن الموقف الأمريكى من معارضات تحرير خدمات النقل البحري، غير منشورة، المكتب الاقتصادي والتجاري بالمعارة المصرية بواسطتى، في ٩٦/٦/٢٢.
١٩. مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، التقرير الإحصائي السنوي، العدد الثالث عشر، الجزء الأول، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى، سبتمبر ١٩٩٦.
٢٠. _____، التقرير الإحصائي السنوي، العدد الخامس عشر، الجزء الأول، تجارة مصر الخارجية والاسطول البحرى، سبتمبر ١٩٩٨.
٢١. _____، دراسة عن مستقبل النقل بالخاويات (١)، تقرير رقم ٧ - ١١١٩ سبتمبر - ١٩٨٨.
٢٢. بشرة قناة السويس (اعداد مختلفة).
٢٣. وزارة النقل البحرى، النشرة التحليلية، بنك معلومات النقل البحرى العدد الرابع، أبريل ٩٨.

A- Books:

- 1 - Collins & Bosworth (eds.) The New GATT: Implications for United States (Washington D.C.:Brookings Institutes , 1994).
- 2 - Don Benson and Others, Transport and Logistics,(London: Wood head – Faulkner Limited,1994).
- 3 - Evans & Walsh, (Economist Intelligence Unit) Guide to the New GATT, (London: EIU,1994).
- 4 - Francois & Others, The Uruguay Round: A Global General Equilibrium Assessment, (Geneva: GATT, November 4,1994).
- 5 - Freedden, J.A.D.A.Lake, International Political Economy: Presectives on Global Power & Wealth, (Second Edition, London.Unwin Hyman,1991).
- 6 - GATT ,GATT : What it is, What it Does?(Geneva: GATT Secretariate,1991). Report by Secretariat ,(Geneva: GATT,1993),
- 7 - _____, The Results of The Uruguay Round of Multiloral Trade Negotiations: the legal texts, (Geneva: Gatt secretariat,1994).
- 8 - Harry G Johnson, Technology & Economic Interdependency, (London: Macmillan PressLmited,1975),
- 9 - Ian Clark, Globalization & Fragmentation: International Relation in Twentieth Century, (London: Oxford University press , 1997).
- 10 - Ian Goldin & Others,Trade Liberalization: Global Economic Implications, (Paris: OECD, Development Centre,Washington: World Bank,1993).
- 11 - Johnson H.G.-etal, New Trade Strategy for the world Trade Economy, (London : George Alan &unuin L T D 1970)
- 12 - Matthews A., "EC " Trade Policy & The Thirdworld An Irish Prospective (Ireland , Gills Macmillon LTD. 1991),
- 13 - Martin Stopford, Maritime Economics,(London: Biddles Ltd .,1995), 3rd edition.,
- 14- Michael Porter , The Comparative Advantage of Nation , (Macmillan Press LTD ; 1990).
- 15- Oxley Alan,The Challenge of Free Trade, (New Yourk:st Mastim's Prass,1990),
- 16 - Ronald H. Ballow , Business Logistics Management , (New Jersey ,Prentice-Hall, 1999) Fourth editon .,
- 17 - Raghavan , Chakravarthi . Recolonization, GATT, The Uruguay Round & Third World.(London: Atalantic Highlands,N.J.Zed Book Penang, Malaysia, Third World Network, 1990),
- 18 - Richard Barnet & Ronld Muller,Global Researches, the Power of Multinational Corporations, (New York : Somon & Schnister, 1974),.

19 - Robert E Baldwin & J.D. Richardson (eds.) International Trade & Finance, (Boston : Little Brown & Co., 1974).

20 - Rrinhard Rode,(ed.) GATT and Conflict Management: Atransatlantic Strategy for astronger Regime,(Boulder,Color: West view Press,1990),.

21-Srivastava, International Economics, (New Delhi: Vikas, P.H.Pvt LTD.,1976),

22 - Stevens C. ,After GATT Uruguay Round: Implications for Developing Countries, IDS Policy Briefing paper, (USA:Institute of Development Studies (IDS),University of Sussex,1994).

25 - Yong Y., The Impact of MFA Phasing out on the World Clothing & Textiles Markets,(Canberra : National Center for Development Studies, 1993).

B- Periodicals & Researches:

1. Alassane D.Quattara, The challenges of Globalization for Africa, available on the wibe site www.inf.org IMF, May,1997
2. Bert Kruk, What Should Be Port Efficiency? Paper present to 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middle East ports A global perspective ,organized by port training Institute in collaboration with port of Rotterdam, Alex., Egypt, 24-26 February, 1998.
3. Brondao, A.S.& W.Martin,Implications of Agricultural liberalization for the developing countries, World Bank Working paper, Washington, D.C., March, 1993
4. Deardoff , " Economic Effects of Quota & Tariff Reductions" in: Collins & Bosworth (eds.), The New GATT : Implications for United States (Washington D.C.:Brookings Institutes , 1994).
5. Dieter Bender , The Developing Countries in The New World Trade Organization Economics Issued by Institute for scientific co-operations, Tubing, Federal Republic of Germany ,Volume 55/56.1997.
6. Dock & Harbor Authority, World Survey of Port Projects: Volume 79, No.89,January, February,1999.
7. Drewery Shipping Consultant, Various Issues.
8. Economist, Various Issues.
9. Fortune, Various Issues.
10. GATT, Report on Market Access Results from Uruguay Round Multilateral Trade Negotiations (Geneva : GATT, 1994),
11. _____ Secretariat, An Analysis of The proposed Uruguay Round Agreement, With Particular Emphasis on Aspects of Interest to Developing Countries, MTN,TNC/W122(Geneva: November 29,1993)
12. _____ Uruguay Round Background Paper,(Geneva: GATT,1993)
13. _____ Uruguay Round. Geneva: GATT, November 4,1994,mimeo.
14. General Accounting Office, Maritime Industry: Cargo Reference Laws , Estimated Costs & Effects , Report to Congress Requesters, November 1994.
15. Globalization : Shipping Seeks New Global Role, Lloyds Shipping Economist, November, 1999.
16. Haralambides H.E.& Others, GATT & its Effects on Shipping & Ports, Paper presented at KMI/IAME Joint Conference on the International Trade Relations & World Shipping 8-10 June 1994, Seol, Korea.,

17. Hathway D E. "Agriculture liberalization and Uruguay Round ", Draft prepared for W.B. conference on Uruguay Round and Developing Economies, January 26 -27 /1995
18. Hertel , T.& Others , Liberalizing Manufactures a World Bank Conference, The Uruguay Round & the Developing Economies , January 26 – 27 , 1995.
19. Hoaland, J.I.& T.Cook Tollefsen, The Uruguay Round & The Trand in Manufactures & Services, General Equilibrium Simulations of Production, Trade & Welfare Effects of Libaralization , London: Center for Economic Policy Research, 1994 , Discussion paper 1008.
20. I.A.P.H, "Biennial Report on Ship Trends', Various Issues .
21. Ingco, M." How much Agriculture Trade liberalization was Achived in Uruguay Round." The World Bank, The International Trade Divison, Mimeo, October 1994,
22. Jan Visser, The Role of a Port in the Economic Development of the a Region, paper presented to the 14th international port conference on the Role of Mediterranean & Middle East Ports: A global perspective ,organized by port training Institute in collaboration with port of Rotterdam, Alex., Egypt, 24-26 February, 1998.
23. Kevin Cullinane, The Economics of Large Containerships, paper presented to : The 5th International Maritime Conference on: Future Trender In Shipping Industry 9 – 11 November 1997, Alex, Egypt
24. Michael Roe, GATT , Shipping & Developing Countries, A paper present at Mardacon , 1995),
25. Nguyen T., & Others, An Evaluation of the Draft Final Act of the Uruguay Round" Economic Journal VOL. 103 No. 421 (November, 1993)
26. OECD , Assessing The Effects of the Uruguay Round , Trade Policy Issues Paper, (Paris : OECD, 1993)
27. _____, Maritime Transport Committee Annual Report 1996 & 1997
28. _____, Maritime Transport Committee Annual Report 1998, (Paris : OECD, 1999).
29. _____, Competitive Advantages Obtained by Some Shipowners as a results of Non – Observance of applicable international Rules and standards, (Paris : OECD, 1996).
Organization of Economic Co – Operation & WTO Secretariat, GATS: The General Agreement in Trade in Services & Related Instruments, E/ ESCWA / TRANS /1999/WG.1/8, .
30. Paul Bernd Spahn, Globalization, Governance & The Third World, Published in :Mmdouh Alhabashi (ed.) Capitalists of all countries be united, without publisher 1999.
31. Paul Krugman; Globalization and inequality of Nations", the Quarterly Journal of Economics, Vol. CX, November , 1995.
32. Peter Faust, Maritime Transport Services in Context of GATS, Paper presented, to Expert Group on WTO Agreement on Maritime & air Transport Services in Arab Region, held in Beirut.9 –11 June 1999.
33. _____, the impact of GATT Agreement on Shipping in General & on Ports in Particular, A paper presented at the Future Role of Ports in the G.C.C., held in U.A.E.1995,

**THE JUDGEMENT COMMITTEE CONSISTS OF
PROF. DR SAID ABD EL-WHAB
CHAIR MAN OF ECONOMICS**

**DEPARTMENT AND EX- DEAN OF FACULTY OF
COMMERCE PORT SAID - SUEZ CANAL UNIVERSITY
(HEAD OF THE COMMITTEE & SUPERVISOR)**

PROF. DR. SOHAIR MOHAMED EL SAYED HASAN

**HEAD OF ECONOMICS AND
PUBLIC FINANCE DEPARTMENT- FACULTY OF COMMERCE
MENOFYE UNIVERSITY AND EX- DEAN OF HIGH INSTITUTE
OF TOURISM AND HOTELING - KING MARUOT
(MEMBER)**

**PROF. DR. HUSSIN HOUSSNI IBRAHIM
PROT SAID - SUEZ CANAL UNIVERSITY (HEAD OF THE
PROF. OF ECONOMICS OF FACULTY OF COMMERCE
(MEMBER)**

ABSTRACT

This thesis aims at illustrating the impact of Uruguay round on maritime transport sector in underdeveloped countries in general & in Egypt its particular .

The assumption of the study are :

1 – liberalizing maritime transport services will lead to bad impact on maritime transport industry in Egypt (Direct Effect) .

2 - Since liberalizing international trade on goods has some positive effects & others negative effects so , it will have a slight impact on Egyptian maritime transport sector

To achieve the goal of the research in the shadow of these assumptions , the study is divided to three parts :

First part : explains the new trends on international economy & international maritime transport in two chapters .

Chapter 1 : Discusses the new trends in international economy such as : Globalization economic blocs , transnational corporations & technological revolution , these factors lead to new international division of labor

Chapter 2 : shows the modern trends on international maritime transport on three dimensions :

New trends on seaborne trade , which can be represented by the rapid tendency towards containerization .

New trends on international fleet , which imply the tendency towards concentration in ownership of fleet either on national level or firm level . Hence there is a tendency towards concentration & monopoly . On the other hand , there is rush towards owning & operating huge vessels to get use of economies of scale .

New trends on ports , which imply the development of port roles

Second part : illustrates the GATT agreement on three chapters

Chapter 1 : shows the historical background of GATT , its principles & goals , as well as its rounds

Chapter 2 : discusses the agreement of liberalizing international trade on goods and the complementary agreements

Chapter 3 : deals with the agreement of liberalizing international trade on services

Part three : analyze the impact of GATT on maritime transport services in Egypt in two chapters :

Chapter 1 ; determines the direct effect of the agreement which come down from liberalizing international trade services

Chapter 2 : analyze the indirect effects of agreement which is represented on the impact of liberalizing international trade on goods , hence the demand for maritime transport is derived from demand for seaborne trade .

**SUEZ CANAL UNIVERSITY
FACULTY OF COMMERCE
PORT SAID
ECONOMICS DEPARTMENT**

**GATT Economic Effects on
Maritime Transport Sector in Underdeveloping Countries
With Reference to Egypt**

**Thesis Submitted from / Mohamed Mohamed Ali Ibrahim
To fulfill the requirement of obtaining
Ph. D. in Economics**

**Supervised by
Prof. Doc./ Said Abdel Whaab el khodery
Chairman of Economics Department & Ex-Dean of the Faculty**